Breslauer  Zeitung.

Vierteljähriger Abonnementspreis in Breslau 2 Thlr., außerhalb incl. Porto 2 Thlr. 15 Sgr. — Insertionsgebühr für den Raum einer sechstheiligen Zeile in Petitschrift 2 Sgr.

Expedition: Herrenstraße Nr. 20. Außerdem übernehmen alle Post-Anstalten Bestellungen auf die Zeitung, welche Sonntag und Montag einmal, an den übrigen Tagen zweimal erscheint.

Nr. 226. Mittag-Ausgabe. Vierundfünfzigster Jahrgang. — Verlag von Eduard Trewendt. Freitag, den 16. Mai 1873.

Deutschland.

O. C. Landtags-Verhandlungen.

77. Sitzung des Abgeordnetenhauses. (15. Mai.)

9 Uhr. Am Ministertisch Achenbach mit mehreren Commissarien.

Der Gesetzentwurf, betr. die Abänderung des § 3 des Gesetzes wegen Revision der Normalpreise, wird in dritter Berathung genehmigt.

Es folgt die zweite Berathung des Gesetzentwurfs, betr. die Aufnahme einer Anleihe von 120 Millionen Thalern zur Erweiterung, Vervollständigung und besseren Ausrüstung des Staatseisenbahnnetzes.

Der Präsident stellt zunächst folgenden Theil des § 1 zur Debatte: „Es ist eine Anleihe aufzunehmen, welche die Mittel gewährt I. für den Bau von Bahnen: a. von Berlin nach Wetzlar mit 50,750,000 Thlr., b. von der Reichsgrenze bei Sierk über Trier und Koblenz unter fester Ueberbrückung des Rheins nach Oberlahnstein zum Anschluß an die Lahnbahn mit 20,750,000 Thlr."

Auf die Vorlage im Ganzen beziehen sich folgende zwei von der Commission beantragte Resolutionen: 1) behufs Erweiterung des Staats-Eisenbahnnetzes auch in den bei der diesjährigen Eisenbahnvorlage nicht berücksichtigten Landestheilen, so weit solche Erweiterung durch das allgemeine, die wirthschaftliche Entwickelung sämmtlicher Landestheile erheischende Staats-Interesse angezeigt erscheint, eine Gesetzesvorlage zu machen; 2) durch eine fernere Gesetzesvorlage Normativ-Bestimmungen für die Bewilligung von Staatsprämien behufs Förderung des Baues von Privatbahnen, namentlich seitens der betheiligten Provinzen, Kreise und Gemeinden vorzuschlagen.

3) Die vom Abg. v. Kameke beantragte Resolution: die Staatsregierung aufzufordern, Maßregeln in Erwägung zu nehmen, wodurch bei den öffentlichen Bauten die Heranziehung der bereits in bedenklich hohem Grade mangelnden landwirthschaftlichen Arbeiter vermieden werden und die Ausführung dieser öffentlichen Bauten während der Erntezeit überhaupt auf das unerläßlich nothwendige Maß beschränkt werden kann.

Der Handelsminister Dr. Achenbach: Nachdem ich durch Allerhöchsten Erlaß zum Handelsminister ernannt worden bin, gestattet mir wohl das hohe Haus, daß ich die Debatte mit einigen Bemerkungen einleite, welche vielleicht hier und da über den Rahmen hinausgehen, welchen der Herr Präsident der Debatte gegeben hat. Ich darf dies um so mehr erwarten, als ich weder an der Entstehung des Gesetzes, noch an der Commissionsberathung Theil zu nehmen die Ehre hatte. Allerdings gehe ich von der Voraussetzung aus, daß das hohe Haus in dem gegenwärtigen Augenblick nicht von mir verlangt, daß ich ein förmliches Programm über die Eisenbahnpolitik entwickele. Diese Voraussetzung scheint mir berechtigt, weil durch eine allerhöchste Ordre vom Februar d. J. eine Commission niedergesetzt worden ist, welche sich nicht blos mit den Mißständen des Eisenbahnwesens beschäftigen soll, sondern auch beauftragt ist, Vorschläge zu deren Abhilfe zu machen. Diese Commission verdankt den Debatten in diesem Hause ihre Entstehung, sie ist unter Mitwirkung dieses Hauses gebildet worden, es wäre daher eine Mißachtung des Hauses, wenn seitens der königlichen Staatsregierung in diesem Augenblick ein bindendes Programm gegeben würde. Das Haus hat den Anspruch darauf, daß die Regierung ihrerseits die Resultate der Commissionsverhandlungen abwartet, dieselbe in Erwägung nimmt und alsdann ihre Entschlüsse vor das Land bringt, nicht blos in Worten, sondern in der Gestalt von Gesetzentwürfen. Was mich betrifft, so würde ich ein eifriger Förderer der Ideen sein, daß bei unserem Eisenbahnconcessionswesen das Ermessen eines Einzelnen ausgeschlossen wird. (Bravo! links). Ich würde darin nicht blos einen Schutz der Interessen, sondern auch einen Schutz des Rufes des Mannes sehen, welcher diese Stellung wahrzunehmen hat. Ich rufe also diese Grundsätze an, um mich selbst zu schützen.

Dann werde ich auch eifrig alle Bestrebungen fördern, welche darauf gerichtet sind, die Staatseisenbahnen mit gleichem Licht und gleichem Schatten zu behandeln, wie die Privateisenbahnen. Sie dürfen ferner erwarten, daß meine Bestrebung, was das Actienwesen betrifft, nur dahin gehen werden, daß die Gesetze im vollsten Sinne des Wortes erfüllt werden. Diese Gesichtspunkte stehen mit der Vorlage nur in einem entfernteren Zusammenhange; in einem näheren steht die Frage, wie sich unser Eisenbahnwesen in Zukunft gestalten wird, ob Privat- oder Staatseisenbahnen. Diese Frage entflammt die Geister lebhaft. Für die Privateisenbahnen pflegt angeführt zu werden, daß der Staat nicht in der Lage sei, Gewerbe zu treiben, daß die Quelle aller Verbesserungen die Concurrenz sei, daß die Staatsunternehmen stets theurer in der Ausführung und im Betrieb seien, als die Privatunternehmen. Endlich wird vielfach in dem Ausschluß der Privateisenbahnen eine politische Gefahr erkannt, indem man auf das Heer von Beamten hinweist, welches die Regierung dann über das Land verbreiten würde. Die Verfechter der Staatseisenbahnen meinen, es handle sich gar nicht um einen Gewerbebetrieb oder eine Speculation, sondern man diene nur dem Verkehr. Dann wird darauf hingewiesen, daß die Concurrenz heute zu Tage bankerott gegangen sei, man verweist auf die Coalitionen, auf die Fusionen, man führt die socialen Uebelstände an, welche aus der Ausdehnung des Actienwesens auf den Eisenbahnbetrieb entstanden sein sollen. Wenn die Concurrenz nicht für ausreichend erachtet wird, um heilsame Zustände herbeizuführen, so wird darauf hingewiesen, wie die Concurrenz nicht dahin geführt hat, daß einheitliche Grundsätze bezüglich des Betriebes und der Ausrüstung hergestellt worden sind. Wie die Dinge bei uns in Deutschland und in Preußen liegen, glaube ich, daß wir nicht einfach vor die Alternative gestellt sind, ob Privat- oder Staatsbahnen. Wir sehen ein erhebliches Capital, etwa Zweidrittel des gesammten Eisenbahncapitals in Privatbahnen angelegt.

Jede Regierung und jede Landesvertretung ist bei diesen praktischen Verhältnissen genöthigt mit den gegebenen Verhältnissen zu rechnen. Wäre die Zeit so, daß wir tabula rasa hätten, so würde, nach der allgemeinen Stimmung zu urtheilen, eine entschiedene Neigung dahin gehen, nur Staatsbahnen zu bauen. Wären in der Vergangenheit die Einrichtungen so getroffen, daß in der Hauptsache das Eisenbahnwesen in den Händen des Staates wäre, dann würde man vielleicht auch zu dem Gesichtspunkte kommen, es mag an den Staatsbahnen festgehalten werden. So sind die Verhältnisse nicht, wir müssen mit den positiven Verhältnissen rechnen. Wir sind jetzt in der Fülle des Geldes, es hat aber andere Zeiten gegeben, in denen der Staat nur im Besitz geringer Mittel war, wo er mit den größten Anstrengungen nicht dahin gelangen konnte, Eisenbahnen anzulegen, die durchaus nothwendig waren. Da war es das Privatcapital, welches dem Lande die Wege eröffnete, und wir müssen dankbar darauf zurückblicken. Wir wissen es nicht, ob nicht ähnliche Zustände in Zukunft eintreten können und werden dann sehr gern auf die Thatkraft und Intelligenz der Privaten zurückgreifen. Wenn auch auf dem Gebiete des Privateisenbahnwesens viele Uebelstände vorliegen, so dürfen wir auch nicht vergessen, daß einige nützliche Einrichtungen gerade auf die Initiative von Privateisenbahngesellschaften zurückzuführen sind. (Sehr wahr!) Wenn der staatliche Gewerbebetrieb von Anfang an existirt hätte, ohne daß ihm das belebende Element der Privaten zur Seite gestanden, dann wäre die Gefahr eingetreten, daß er in büreaukratischen Formen erschlafft. Steht ihm dagegen der Privatunternehmungsgeist zur Seite, so ist er der anregendste Förderer des Staatsgewerbebetriebes.

Wie die Verhältnisse nun einmal liegen, glaube ich, daß ein preußisches Abgeordnetenhaus und eine preußische Regierung nicht in der Lage sein kann, sich zu entscheiden, ob Staats- oder Privateisenbahnen. Diese Alternative ist ausgeschlossen. Auf der andern Seite will ich keineswegs verkennen, daß wir ernstlich zu erwägen haben werden, ob bei einer künftigen Eisenbahngesetzgebung jene segensreichen Bestimmungen der Vergangenheit wiederherzustellen und zu verbessern sind, daß ein gewisser Theil der Einnahmen der Privateisenbahnen zur Amortisation des Kapitals dienen soll. (Bravo! links.) Ob die künftige Eisenbahngesetzgebung sich zu dem Grundsatz bekennen muß, daß man eine Eisenbahnconcession nicht auf ewig geben muß, sondern auf eine bestimmte reiflich zu erwägende Zeit, wonach nicht gegen Entschädigung, sondern gratis die Eisenbahnen in die Hände des Staates fallen. Mit Rücksicht auf die eben entwickelten Gesichtspunkte, mit Rücksicht darauf, daß man den Ausspruch der Commission abzuwarten habe, möchte von einzelnen Seiten geltend gemacht werden, daß die Regierung einen umfassenden Plan vorlegen solle, wie sie es in Zukunft mit dem Staatseisenbahnwesen zu halten gedenke; einem solchen Antrag wird sie sich nicht widersetzen können. Ich halte es für berechtigt, daß das Land klar sehe in dem, was die Regierung ihrerseits beabsichtigt. Aber wenn ich derartigen Einwendungen eine gewisse Berechtigung nicht absprechen kann und will, so glaube ich doch, es handelt sich hier um Forderungen, die ich als Minimalforderungen bezeichnen kann. Es kann die Tendenz weder dieses Hauses noch der Staatsregierung sein, einen Druck auf das Privateisenbahnwesen auszuüben, aber es giebt auf der andern Seite berechtigte Anforderungen des Staatseisenbahnbetriebes und zu diesen rechne ich einmal, daß das hohe Kapital, welches der Staat in den Eisenbahnen angelegt hat, nicht durch die Privateisenbahnen lahm gelegt werden soll; denn dafür muß der Staat sorgen, daß diese Kapitalien dem Lande nützlich bleiben. Wenn ich es für nützlich erklärt habe, daß die Staatsindustrie stets einen Stachel in der Privatindustrie findet, so giebt es kein Gebiet, wo es, wenn man nicht direct seitens des Staates eingreifen will, nothwendig ist, daß gerade die staatliche Concurrenz gesunde Verhältnisse bei dem Privatbetriebe herstellt.

Es ist richtig, wenn gesagt ist, die Staatseisenbahnen müssen der Regulator für den Betrieb der Privatbahnen sein. Es ist das etwas, was der Vertretung stets vorgeschwebt hat; man hat dieses System nur nicht zum Ausdruck bringen können. Die gegenwärtige Vorlage und besonders die erste Position faßt diesen Gesichtspunkt ins Auge und will einen Regulator des Verkehrs, wenigstens nach einer bestimmten Richtung hin herstellen; ich glaube, daß nach dieser Richtung hin die Vorlage sich des Beifalls des hohen Hauses erfreut. Eine Reihe von Positionen, die in der Vorlage stehen: Vermehrung des Betriebsmaterials u. s. w. werden kaum eine Discussion hervorrufen, da es sich um Forderungen handelt, wo Regierung und Landesvertretung sich einer schweren Verantwortlichkeit aussetzen würden, wenn sie ihre Beihilfe versagen würden. Es finden sich auch andere Punkte vor, wo das hohe Haus bereits durch frühere Bewilligungen engagirt ist und bedeutend früher bewilligte Summen lahm legen würde, wenn es auch nicht diese Forderungen bewilligen würde. Von größter Wichtigkeit sind die Positionen a und b, die auch von dem Herrn Präsidenten in der Discussion zusammengefaßt sind. Es ist der Standpunkt der Staatsregierung, daß es sich hier um eine zusammenhängende Linie handelt, die zusammen bewilligt werden muß. Die zweite Linie kann einen Erfolg ohne die erste nicht haben. Die Linie ist von wesentlich militärischer und wirthschaftlicher Wichtigkeit, wenn sie mit dem östlichen Eisenbahnnetz in Verbindung gesetzt ist. Der jetzige Zustand ist unhaltbar; es liegt ein Zwang vor, diese Verbindung herzustellen, um endlich eine einheitliche Verwaltung zu gewinnen und dem Staate den Einfluß zu gewähren, welcher dem vorher auseinandergesetzten Gesichtspunkte entspricht. Gegen dieses Project sind verschiedene Bedenken erhoben worden, namentlich hat man in der Commission darauf hingewiesen, daß die einzelnen Landestheile nicht in gleicher Weise berücksichtigt sind. Dies Bedenken wäre berechtigt, wenn die Vorlage dazu bestimmt wäre, provinziellen Bedürfnissen abzuhelfen und so hohe Summen dazu zu verwenden.

Dieser Gesichtspunkt liegt der Vorlage fern; es handelt sich um eine Herstellung des allgemeinen Verkehrs, das Allgemeine war maßgebend, es handelt sich um die Uebertragung derjenigen Befugnisse auf den Staat, welche ihm unentbehrlich sind. Es darf auch nicht vergessen werden, daß gerade die östlichen Provinzen aus der Herstellung der Verbindung wesentliche Vortheile in wirthschaftlicher Beziehung zu erwarten haben. Ich habe es als eine Minimalforderung bezeichnet, was in diesem Gesetz ausgesprochen ist; in der That, man wird, so lange man diesen allgemeinen Gesichtspunkten nicht Rechnung getragen hat, nicht leicht dazu übergeben dürfen, sich provinziellen Interessen zuzuwenden. Es ist dies die Basis, die geeignet ist, den provinziellen Nothständen abzuhelfen. Das Provinzielle kann erst dann zur Sprache kommen, wenn den allgemeinen Bedürfnissen Rechnung getragen ist. Die Staatsregierung ist von der Voraussetzung ausgegangen, daß Niemand in diesem Hause deshalb für die Vorlage sein würde, weil sie dem einen oder andern Landestheil genehm ist; ebenso aber auch, daß bei Niemandem der umgekehrte Fall eintreten wird. (Heiterkeit.) Die allgemeinen zu diesem Gesetz gefaßten Beschlüsse haben bereits in der Commission einen Widerspruch erfahren. Was den mangelnden Plan betrifft, so habe ich diesen Punkt bereits berührt. Es handelt sich hier um etwas, was gewissermaßen die Basis und der Ausgangspunkt aller künftigen Operationen ist. Dieser Einwand ist also der gegenwärtigen Vorlage gegenüber nicht durchschlagend. Durch das Amendement des Abg. von Kameke ist ein anderer Gesichtspunkt vorgeführt worden. Die königliche Staatsregierung kann die Wichtigkeit derjenigen Erwägungen, welche in der Resolution enthalten sind, in keinem Maße verkennen; sie geht sogar noch viel weiter, sie glaubt in der That, daß bei der Ausführung des ihr vorliegenden Projectes wesentlich auf die Arbeiter- und die übrigen wirthschaftlichen Verhältnisse Rücksicht genommen werden müsse (Bravo! rechts), daß gerade die Regierung mehr als irgend Jemand anders in der Lage ist, den Bedürfnissen des Landes nach anderer Richtung hin Rechnung zu tragen und das Gleichgewicht herzustellen. (Bravo! rechts.)

Ich habe dagegen nichts zu erinnern, sondern würde geneigt sein, den Bedürfnissen des Landes in noch höherem Maße Rechnung zu tragen. Es ist von der allerhöchsten Wichtigkeit für die Verhältnisse, daß das, was von der Landesvertretung begehrt wird, zur Feststellung gelangt. Es sind eine Reihe von Arbeiten vorzunehmen, die zur absoluten Voraussetzung haben, daß das Land selbst sich durch seine Vertretung über das Project der Regierung ausgesprochen habe. Schieben Sie die Sache hinaus, so gerathen diese Arbeiten in's Stocken und dürfen nicht vorgenommen werden. Was man für nützlich hält, soll man sofort beschließen, man weiß nicht, was in den nächsten Tagen geschehen kann. Ich bin bereit, für diese Vorlage, welche ohne meine Mitwirkung entstanden ist, die volle Verantwortlichkeit zu übernehmen. Ich bitte Sie aber, mich in dem schweren Amte, welches mir übertragen ist, zu unterstützen; ich fühle wohl, daß ich die Ziele, welche mir gesteckt sind, nicht erreichen kann, daß ich lahm gelegt sein werde, wenn ich nicht die volle Unterstützung dieses hohen Hauses in meinen Unternehmungen erhalte. (Lebhafter Beifall.)

Zum Worte melden sich 12 Redner für, 4 gegen die Vorlage.

Abg. v. Benda gegen die Vorlage: Es ist nicht meine Gewohnheit, mich mit vergangenen Schmerzen zu beschäftigen, ich freue mich, daß die Hoffnung auf eine bessere Zukunft durch die Ausführungen des Herrn Handelsministers gestärkt wird, und will mich daher bei meiner heutigen Abstimmung nicht von theoretischen Anschauungen leiten lassen. Gewiß müssen wir mit den Verhältnissen rechnen, aber diese Grundsätze habe ich in die Gegenwart mit hinübergenommen: die ungestörte Concurrenz zwischen Staats- und Privatbahnen und die Existenz einer über beiden stehenden unabhängigen Behörde, die namentlich das Concessionswesen in der Hand hat. Der Bau der Bahn Berlin-Wetzlar auf Staatskosten würde aber diesen großen Principien widersprechen. Der Minister hat mit Recht hervorgehoben, daß der Staat nicht immer so reich mit Geldmitteln ausgerüstet sein wird wie jetzt. Wenn derselbe nun jetzt dieses großartige Unternehmen auf seine Rechnung ausführt, ist da nicht zu befürchten, daß die Privatindustrie dadurch dauernd und so schwer geschädigt werde, daß sie, wenn der Staat nicht mehr so große Mittel zur Verfügung haben wird, nicht mehr Lebensfähigkeit genug besitzen wird, um dem öffentlichen Bedürfniß zu genügen? Ohne wirkliche Noth sollte daher der Staat diesen Weg nicht beschreiten, und die Noth ist doch noch nicht vorhanden, da die Staats-Eisenbahnen sich noch immer auf 6½ Procent verzinsen (Abg. Richter: 4 Procent!) Nein! es sind 6½ Procent! Ich muß also vor der Rauhheit, Härte und Gewaltsamkeit einer Maßregel warnen, welche der Privat-Industrie schweren, vielleicht unheilbaren Schaden zufügen würde. Es ist mir ferner bedenklich, daß bei den großartigen Unternehmungen, welche der Staat in letzter Zeit entrirt hat, sein Angebot von Arbeit in keinem Verhältniß steht zu den Zuständen, welche wir täglich vor Augen haben. Sollen wir dieses Mißverhältniß durch die Bewilligung des geforderten großen Credits noch steigern? Es wird sehr gut sein, in diesen Dingen mit der größten Behutsamkeit zu Werke zu gehen. Gegenwärtig sind wir nicht in der Lage, diesen Credit zu gestatten, warten wir allenfalls noch ein Jahr ab.

Abg. v. Kameke (für die Vorlage): Für mich und meine politischen Freunde ist dieser Gesetzentwurf noch nie Gegenstand einer Personenfrage gewesen; wir hatten Vertrauen zu dem früheren Herrn Handelsminister, wenn er gleich für die östlichen Bahnen vielleicht zu wenig eingenommen war, und wir bringen auch der Geschäftsführung des gegenwärtigen Ressortchefs unser volles Vertrauen entgegen. Vorzugsweise gern aber bewilligen wir diese Vorlage, weil sie nach allen Seiten hin den Interessen des Landes, den wirthschaftlichen wie den militärischen, aufs Beste entspricht. Um die Debatte nicht mehr als nöthig auszudehnen, verzichten wir daher gerne auf alle weiteren Ausführungen.

Abg. Richter (gegen die Vorlage): Da die Vorlage erst nach 5 Monaten uns zur Beschlußfassung unterbreitet wird, können wir sie ohne Ansehen der Person am Ministertische objectiv kritisiren. Der Minister, dessen Amtsführung bei der ersten Lesung so scharf beurtheilt wurde, ist nicht mehr im Amte, der neue erst seit 24 Stunden. Ich bringe ihm kein Mißtrauen entgegen, aber auch kein Vertrauen (Gelächter rechts); ja Sie (nach rechts) mögen ihm von vornherein ebenso vertrauen, wie Sie Hrn. Itzenplitz vertraut haben. Der neue Hr. Handelsminister ist für mich zunächst ein Fachminister, der in seinem Fach eine öffentliche Wirksamkeit noch nicht entfaltet und diese Vorlage seines Vorgängers ohne beneficium inventarii acceptirt hat. Abgesehen von allen persönlichen Rücksichten kommt es hier auf die Prüfung der concreten Verhältnisse an. Es ist eigenthümlich, daß an dem Tage, wo die Vorlage hier eingebracht wurde, der preußische Bank-Präsident eine Warnung an das Land vor neuen großen Unternehmungen aussprach, und daß an dem Tage, wo der Hr. Präsident diese Vorlage zuerst zur Beschlußfassung auf die Tagesordnung setzte, in Wien der große Krach ausbrach, der die Befürchtungen des Bank-Präsidenten realisirte. Ich bin nicht Pessimist genug, um ähnliche Verwirrungen für unseren Geldmarkt zu fürchten, aber Vorsicht ist doch die Mutter der Weisheit. Eisenbahnbauten gehören zu den schwerwiegendsten Unternehmungen, weil dabei das Kapital dauernd festgelegt wird, während es sich bei den sogenannten Gründungen meist nur um Titelübertragungen handelt.

Man verweist uns immer auf die französische Kriegsentschädigung, aber die Mittel dazu werden zum großen Theil auch von dem deutschen Geldmarkte gezogen. Denn woher käme es denn sonst, daß bei uns die Verhältnisse am kritischsten zur Zeit der einzelnen Zahlungen sind? Sofern diese Zahlungen, wie bisher im großen Umfange der Fall war, durch Uebertragung deutscher Wechsel erfolgt, dadurch, daß fremde Werthe in deutschen Besitz gelangen, erfolgt unmittelbar gar keine Bereicherung des deutschen Capitalmarktes. Die vier gezahlten Milliarden sind schon auf unserm Markte placirt; wird ein Theil dieses Geldes definitiv verwandt, muß es demselben wieder entzogen werden. Ueberhaupt steht es nicht fest, daß diese Eisenbahn aus der Kriegsentschädigung gebaut werden soll. Es handelt sich in erster Linie um eine Anleihe von 120 Millionen. Ich halte mich an die Vorlage über die Verwendung der Kriegscontribution. Darnach sollen zunächst 24 Millionen Schulden getilgt werden, dann achtzehn Millionen für schon genehmigte Eisenbahnen verbaut und stehen in diesem Jahre zur Deckung von Eisenbahn-Baukosten 34 Millionen auf dem Etat. Außerdem sind aus älteren Eisenbahncrediten im nächsten Jahre noch mindestens 10 Millionen zu decken, dann haben wir die Schatzanweisung von 10 Millionen noch nicht begeben, das sind im Ganzen 78 Millionen, die gedeckt werden müssen, ehe man an die Credite dieser Vorlage denken darf. Und wie groß wird denn der Antheil Preußens an der Contribution sein? Von den zuletzt reservirten 1½ Milliarden sind nur 76 Millionen Thaler übrig geblieben, Mitglieder des Bundesrathes haben dieser Tage die Summe nur auf 50 Millionen angegeben. Was von den andern 3½ Milliarden übrig bleibt, wissen wir erst recht nicht. Wie sollen die Ausgaben für die neuen Gewehre gedeckt werden, für die Einführung des neuen Geschützsystems, die großartigen Kasernenbauten u. s. w.? Nach einer Aeußerung des Finanzministers würden auf Preußen 120 Millionen Thaler kommen, davon sind 78 Millionen wie gesagt, bereits anderweitig beansprucht, also blieben nur 42 Millionen für diesen Eisenbahnbau übrig.

Nun hat man gesagt, es sei gut, daß das Geld den Schwindlern entzogen und dem Staat zu soliden Unternehmungen anvertraut wird. Aber wir sind doch nicht sicher, daß dieses Unternehmen den Schwindlern Concurrenz macht. Die Creditnoth der Grundbesitzer von 1867 bis 69 kam wesentlich daher, daß Herr v. d. Heydt in diesen Jahren 131½ Millionen Staatspapiere an den Markt gebracht hat. Diese Anleihe macht dem Grundbesitz, wo nicht auf dem Capitalmarkt, so doch auf dem Arbeitsmarkt, die schärfste Concurrenz. Der Herr Minister meint nun, es würde sich zunächst nur um Feststellung der Pläne handeln, aber werden im nächsten Jahre die Verhältnisse besser sein? Gerade dann sollen für 72 Millionen Festungsbauten in den östlichen Provinzen unternommen werden, wo die Verhältnisse des Arbeitsmarktes am mißlichsten sind. Aber abgesehen von alledem glaube ich, daß wir die Kriegsentschädigung viel weniger für den Eisenbahnbau verwenden sollten. Der Vorsitzende der Eisenbahn-Commission, Herr Löwe, hat am 9. Januar 1871 hier die Vortheile betont, die Frankreich im Kriege aus seinem Canalsystem gezogen hat. Und der Handelsminister sprach sich in derselben Sitzung über den Nordostseekanal ähnlich aus. Allerdings sind seine Versprechungen von damals nicht erfüllt, aber wenn jetzt gerade ein Unternehmen ausgeführt werden muß, steht der Nord-Ostseecanal in erster Linie, um so mehr, als wenig Aussicht ist, daß das Reich etwas dafür thut. Aber wenn wir auch alle Mittel für Eisenbahnen concentriren wollten, so möchte ich sie doch lieber für die östlichen, als die so reich begünstigten westlichen Provinzen bewilligen, und der Gedanke schlägt nicht durch, daß der Westen weniger Staatsbahnen habe als der Osten. Zwar hat der Herr Minister Versprechungen für den Osten gemacht, aber ultra posse nemo tenetur. Bewilligen Sie das Geld für den Westen, bleibt für den Osten nichts übrig. Man sollte auch wohl dies beherzigen, daß es besser ist, ehe man an den Bau neuer Bahnen geht, die vorhandenen möglichst vollständig auszurüsten; wir haben dafür in den letzten sechs Jahren 51 Millionen anleihen müssen und diese Vorlage begehrt aufs Neue 19 Millionen.

Dann soll auch die Deutz-Gießener Bahn für 27 Millionen angekauft werden und dies der erste Schritt sein, die Staatsbahn bis in das Ruhrbecken zu führen. Die Resolution, daß im Osten die für die wirthschaftliche Entwickelung nöthigen Bahnen gebaut werden sollen, erinnert an Resolutionen, die wohl gestellt worden sind um unruhige Arbeiter zu beschwichtigen Durch solche Resolutionen könnten Sie ebensogut die sociale Frage lösen. Die Resolution giebt dem Osten eben nur ein goldenes „Nichtschen" und ein silbernes „Warteinweilchen", daher hat sich auch der Finanzminister damit einverstanden erklärt, da er mit edlen Metallen dieser Art nicht kargt. Die Selbsthülfe aber würde durch eine solche Resolution nur abgeschreckt. — Mit der vorhin gerühmten Rentabilität der Staatsbahnen ist es auch eine eigene Sache, dieselben verzinsen sich nicht auf 6½ Procent, sondern in der That nur auf 4 Prozent, und davon gehen noch die Pensionen und Wohnungsgeldzuschüsse für die Beamten ab; gerade die Bahnen im Westen rentiren sich am allerschlechtesten. Es kommen dann ferner die militärischen Interessen in Betracht; aber es sind bereits 1870 sechs durchgehende Linien vom Norden nach dem Rhein vorhanden gewesen und haben auch völlig ausgereicht, um in 3½ Tagen ein Armeecorps an die Grenze zu schaffen. Unter solchen Verhältnissen kann das Vaterland einigermaßen ruhig sein. Es wird auch soviel von einer neuen großartigen Eisenbahnpolitik, von dem System einer neuen einheitlichen Bahnverwaltung gesprochen, das mit dieser Vorlage ins Leben treten solle; aber diese neue Aera wäre noch vom Grafen Itzenplitz eröffnet, und dagegen müßte ich doch mißtrauisch sein. Ich kann auch nicht einsehen, daß bei der verstärkten Concurrenz der Staats- mit den Privatbahnen die Tarife heruntergehen sollen, die schlechte Rentabilität der ersteren spricht dagegen. Wo ein einheitliches Netz von Staatsbahnen erzielt ist, wie in Schlesien, da fühlt man, was die Redensart bedeutet, „die Rentabilität nachhaltig sichern" (Heiterkeit).

Die Abgg. Schmidt (Sagan) und Heise haben uns darüber belehrt, daß dadurch jede freie Concurrenz im Keim erstickt und die Tarife in die Höhe getrieben werden. Die Ausrüstung der Staatsbahnen ist unter anderen von den Abgg. Oberweg und Berger, der doch ein Freund derselben ist, mit Recht getadelt worden. Hätten wir bisher nur Staatsbahnen gehabt, wir wären in unserer Culturentwickelung weit zurückgeblieben. Auch daß heute der Herr Minister entwickelte, es sollten die Amortisationsfonds wieder hergestellt werden, versöhnt mich mit den Staatsbahnen nicht; die Verkehrs-Erleichterung der Zukunft würde immer nur auf Kosten der Gegenwart gewonnen, wenn der Fonds überhaupt möglich wäre. Die Erfahrungen bei der Telegraphenverwaltung sollten darüber doch aufgeklärt haben. Und mich besänftigt es auch nicht, daß der Herr Minister die Staatsbahnen als Regulator für die Privatbahnen hinstellt, sollten sie das sein, dann brauch-

ten wir kein Reichseisenbahnamt. Ich muß mich ferner gegen diese Vorlage erklären, weil dieselbe der Untersuchungs-Commission in der Entscheidung über die Frage: ob Staatseisenbahn oder nicht, vorgreift. Der Herr Handelsminister sagte ferner, es solle die Entscheidung über das Concessionswesen künftig nicht mehr in einer Hand ruhen; meinte er damit, sie solle auf das Gesammtministerium übergehen, so hieße das nur seine Verantwortlichkeit verringern. Allerdings ändern sich bisweilen die Ansichten über manche Sache. Herr Abg. Löwe äußerte 1868 bei der Verhandlung über die große Eisenbahnanleihe: „Die Staatseisenbahnen bringen uns in Gefahr, daß unser ganzes constitutionelles System dadurch corrumpirt wird", und Herr Lasker hat die großen Uebelstände in dem Concessionswesen vor die Oeffentlichkeit gebracht, dennoch haben sie sich in den Verhandlungen für die Vorlage erklärt. Ich meine, wir hätten hier allen Anlaß, die Position des Hauses in der Controle des Ministers zu stärken, gerade gegenüber der unverwüstlichen Gutmüthigkeit, mit der dasselbe die kunterbuntesten Reden des früheren Ministers angehört hat. Ich empfehle Ihnen die Ablehnung der Vorlage. (Beifall.)

Abg. Lasker: Ich erkenne an, daß der Handelsminister das vollste Recht hatte zu erklären, er könne noch nicht mit einem weittragenden, Alles übersichtlich darstellenden Programm hervortreten zwei Tage nach seinem Amtsantritt in einer so verwickelten Sachlage. Denn selbst wenn er früher eine fertige Eisenbahnpolitik gehabt hat — und ich habe den Vorzug gehabt, mit ihm in der Special-Untersuchungscommission zusammenzuwirken, so daß ich bezeugen kann, er steht Keinem im Hause an Energie des Gedankens nach, mit der er an der Verwaltung des Eisenbahnwesens herantreten will — so ist es doch etwas Anderes, als Privatmann sprechen und als verantwortlicher Minister. Wir werden uns überhaupt daran gewöhnen müssen, daß die Staatsmänner im Fortgang ihrer Entwickelung über viele wichtige Dinge andere Anschauungen erhalten. Wenn wir lediglich das System befolgen wollten, daß über wirthschaftliche Dinge ältere stenographische Berichte nachzulesen und Jedem nachzuweisen, was er früher gesagt hat, so kämen wir zu wahrhaft chinesischen Zuständen. (Heiterkeit.) Dergleichen Widersprüche, wie es der Vorredner that, nachzuweisen, ist eine sehr leichte Mühe; es ist bekannt, daß sich alle tüchtigen Staatsmänner — ich erinnere Sie an Sir Robert Peel — fortentwickelt haben. Ein Abgeordneter, den ich sonst außerordentlich hochachtete, stand mit seinem immer wiederkehrenden Argument: das habe ich schon vor 15 Jahren gesagt, in einem sehr niedrigen Course bei mir. Die Gegner werden sagen: Das heißt die Charakterlosigkeit zum Programm machen. (Sehr richtig!) Aber das öffentliche Urtheil weiß sehr genau zu unterscheiden zwischen Charakterlosigkeit und organischer Fortentwickelung. Es ist vollständig berechtigt, wenn Jeder mit der vollen Schärfe des Verstandes und Herr Richter überdies mit der reichen Kenntniß finanzieller Angelegenheiten, die ihn auszeichnet, für seine Ansicht plaidirt, aber wir wollen so gerecht sein anzuerkennen, daß Jeder seine Ansicht ganz vortrage, ohne dadurch die eine oder andere absolut auszuschließen.

In der Verwerfung der Resolution Kameke bin ich mit Herrn Richter einverstanden, aber wenn er die heutige Zeit für besonders ungeeignet erklärt zu Staatsbahnen, so weiß ich wirklich nicht, welche Zeit er für geeignet hält. Ich glaube, diese Ansicht des Vorredners wird in dem Finanzminister einen Gegner finden und dieser hat vielleicht doch ebensoviel Einsicht in die thatsächlichen Finanzverhältnisse, wie Herr Richter. (Heiterkeit.) Ich fürchte von neuen Staatsanleihen keine Beunruhigung des Geldmarktes, denn der Invalidenfonds lechzt nach preußischen Staatsanleihen. (Heiterkeit.) Herr Richter hat dann Betrachtungen über die Rentabilität der Staatsbahnen angestellt, die aber wirklich zu schwierig sind, um so nebenbei abgemacht zu werden. Erinnern Sie sich doch, daß wir der Post stets ihre Ueberschüsse, die auf Kosten des öffentlichen Interesses realisirt wurden, zum Vorwurf machten. Ich hoffe, daß in Zukunft auch bei Eisenbahnen der Satz anerkannt werden wird, daß ihre höchste Ergiebigkeit nicht als die Vorbedingung ihres höchsten Wohles betrachtet wird. Ich wünschte in der That, die Staatsidee, die in den Eisenbahnen liegt, mehr verkörpert zu sehen. Ich will nicht gegen den Eisenbahnbau im gemischten System, ich werde nicht gegen das Tageslicht sprechen. In der ersten Entwickelung der Eisenbahnen war die Concurrenz durchaus wohlthätig; der Staat konnte die Tausende von Millionen, die für ein vollständiges Eisenbahnnetz nöthig sind, nicht aufbringen. Die Natur der Eisenbahnen als öffentlicher Wege ist dadurch gänzlich verdunkelt worden; man spricht jetzt über das Recht jedes Menschen, eine Eisenbahn zu bauen, ebenso, als ob es sich um den Bau eines Hauses in der Fluchtlinie der Straße handle; man vergißt völlig den Charakter der öffentlichen Landstraße. Die Freihandelsschule verlangt sogar, der Staat habe gar nicht die Tarife der Eisenbahnen zu reguliren. Nein, es steckt ein guter Theil öffentlicher Angelegenheiten in den öffentlichen Straßen, welche man Eisenbahnen nennt. Doch wie dies geregelt werden soll, sind Zukunftsgedanken; für heute muß anerkannt werden, daß der Staat eine volle Aufsicht führen muß 1) über den Eisenbahnbetrieb, 2) darüber, daß das Monopol nicht in unstatthafter Weise ausgenützt werde.

Es ist wichtig, daß bei allen Hauptlinien, bei denen der Privat-Eisenbahnverkehr sich entwickelt, auch eine Hauptlinie existire, welche der Staat in Händen hat, damit er als legaler Concurrent mit den andern Bahnen concurriren und die Regulirung der Tarife in der Hand habe. Ich habe hierfür als Autorität den Eisenbahn-Director Mevissen. Von diesem Gesichtspunkte aus betrachtet, wird Niemand irgend etwas gegen die Bahn Berlin-Wetzlar haben können, denn sie gehört in der That nicht dem Staats-Eisenbahnsystem, sondern nur in das System der Concurrenz der Staats-Eisenbahnen auf den durchgehenden Linien mit den Privateisenbahnen. Wir entscheiden heute also keineswegs über das System der Staatseisenbahnen, sondern wir erkennen nur das eminente Interesse des Staates an, um praktisch mit den großen Privateisenbahnen zusammenzuwirken. Nun hat aber Herr Richter auf das Privat- oder Staatseisenbahnsystem noch einen Blick geworfen, der allerdings ein eminent politisches Interesse berührt hat, ein gesellschaftliches und öffentliches Interesse im höchsten Grade. Er meinte, der Uebergang zum Staatseisenbahnsystem werde Anlaß zur Corruption in der Volksvertretung geben; die Parteien würden sich lediglich im Wetteifer der Interessen zerstören; er hat dafür die Autorität des Abg. Löwe angeführt. Nun kann ich den Vorwurf der Inconsequenz, den er gegen diesen Abgeordneten geschleudert hat, nicht als richtig anerkennen. Herr Löwe sprach davon, daß eine planlose Eisenbahnpolitik der größte Anlaß zur Corruption sei und gegen diese Planlosigkeit richteten sich seine Worte. Etwas anderes ist es, nach einem überlegten Plan sämmtliche Staatsinteressen zur Discussion zu bringen. Bei einer solchen Discussion kann Jeder seine landsmannschaftlichen Interessen vertreten, ohne zugleich das öffentliche Interesse zu verletzen. Irre ich nicht, so machte der Handelsminister eine Andeutung, als ob er in nächster Session mit einem solchen Plan vor das Haus treten wolle. Durch Herrn v. Kameke ist eine wichtige Frage in die Debatte gezogen worden, nämlich welche Rücksicht auf den Arbeitsmarkt im Allgemeinen genommen werden soll.

Wenn ich irgend etwas der bisherigen Eisenbahnpolitik zum Vorwurf mache, so ist es gerade, daß durch die bisherige Planlosigkeit der illegitime Eisenbahnbau künstlich befördert worden ist, und daß dadurch die Arbeiterverhältnisse in eine Störung gekommen sind. Dadurch, daß die Unternehmer lediglich Börsencourse im Auge haben, die Bahn ohne Rücksicht auf die Kosten bauen, werden unnatürliche Preise für den Bau gezahlt und die Arbeiter weggelockt von Stellen, wo sie viel productiver zu verwenden gewesen wären. Ein großer Staatsmann, mit dem ich eine Rücksprache über das Eisenbahnwesen hatte, und der nicht ganz mit der Methode des Vorgehens einverstanden war, hat mir gesagt ich hätte einen sittlichen Feldzug unternommen und einen wirthschaftlichen Sieg erreicht, denn in der That durch die Erörterungen dieses Hauses ist dem schwindelhaften Eisenbahnbau Einhalt geboten. Aber ich konnte mit gutem Bewußtsein antworten, daß ich nicht allein eine abstract sittliche Frage vor Augen hatte, sondern auch eine wirthschaftliche. Ich bin jetzt aufs Evidenteste überzeugt, daß die größte Krankheit im Eisenbahnbau und der Schaden, den der illegitime Bahnbau hervorgebracht hat, darin lag, daß das an sich solide Geschäft des Eisenbahnbaues in ein sehr leichtlebiges Unternehmen an der Börse umgewandelt ist. Soviel Eisenbahnunternehmen wir in neuester Zeit untersucht haben, ausnahmslos in Privateisenbahnen, haben wir etwa von einer Ausnahme abgesehen, überall die Erfahrung gemacht, daß die Unternehmer der Bahnen nur das Interesse hatten, möglichst viel börsenmäßig zu verdienen; die Personen, welche sich redlich bemühten, für ihre Heimath eine Bahn zu erhalten waren nicht in der Lage, dies durchzusetzen, sondern — dieser technische Ausdruck ist uns mitgetheilt worden — man mußte Vorspann nehmen (Heiterkeit) und es waren nun schon gewisse Personen vermöge ihrer äußeren Stellung als solche bezeichnet, die als Vorspannmaterial zu haben waren. Nun sagte die bisherige Eisenbahnpolitik: ich nehme die Eisenbahnen, wo ich sie finde.

Nein, meine Herren, diese Politik ist eine falsche, der Staat hat noch andere Interessen, als den Erwerb von Eisenbahnen. Wenn Sie als die bei Weitem überwiegende Regel gefunden haben, daß diejenigen, welche die Eisenbahn-Concession nachsuchen, zum Theil indifferente Personen sind, zum Theil solche, wie ich sie Ihnen als Vorspann schilderte, die dann sobald das Geschäft geschlossen ist, ausgeschirrt werden, ihren Fuhrlohn bekommen und hinter den Coulissen verschwinden, wenn sodann diejenigen Actien, die als gezeichnet dem Handelsministerium nachgewiesen waren, gar nicht gezeichnet, sondern in vielen Fällen gegen Provision verkauft sind, so daß unwirksame Zeichnungen gemacht sind und zwar von Personen in den höchsten Ständen und Lagen, wenn diese Eisenbahnactien in Wahrheit von vornherein von Börsenmännern zu erschreckend niedrigen Preisen verhandelt worden sind, die Prioritäten zu 50 oder 70 Procent, damit man sie nur losschlagen kann und wenn dann zu diesem geringen Preise die Actien verkauft werden, da eigentlich gar kein Mensch auf Gottes Erdboden ist, der irgend ein Interesse daran hat, wie theuer der Eisenbahnbau kommt, liegt es auf der Hand, daß man wie Hans Liederlich über die Preise gehen kann und daß das ehrliche Gewerbe eine solche Concurrenz nicht aushält. Deshalb ist die gehörige Regelung des Eisenbahnbaues nicht blos eine sittliche, sondern auch eine wirthschaftliche Frage. Freilich wie jedes Ding hat der errungene Sieg auch Nachtheile; Privateisenbahnen werden in nächster Zeit wenig gebaut werden. Aber gerade deshalb ist es an der Zeit, daß an Staatseisenbahnen zu bauen, was irgend geleistet werden kann. In der Vorlage steckt ein sehr tüchtiger Kern guter Eisenbahnpolitik; den habe ich schon in der ersten Lesung neben allem Tadel anerkannt. Deshalb bitte ich Sie, dieselbe anzunehmen. (Beifall.)

Der Finanzminister: Die Ermächtigung zur Einbringung dieser Vorlage war nicht blos dem ausgeschiedenen Hrn. Minister Graf Itzenplitz, sondern zugleich auch dem in diesem Augenblick sprechenden Minister Camphausen geworden, welcher bereit ist, für die Vorlage in allen Punkten einzustehen. Soweit mir die Verhandlungen im Herrenhause gestattet haben, den in diesem Hause geführten beizuwohnen, hat mich das Vernommene darüber nicht in Zweifel gelassen, daß die Intentionen der Staatsregierung, wie sie bei Einbringung der Vorlage bestanden, auch heute ihre Vertreter gefunden haben. Der Ausgangspunkt zu dieser ganzen großen Eisenbahnvorlage war im vorigen Jahre nicht zum mindesten der Umstand, daß die Privatindustrie sich einer gewissen neuen Linie im preußischen Eisenbahnnetze bemächtigen wollte, und daß für uns die Frage entstand, würde es nicht dem Staatsinteresse zusagen, unsererseits diese Linie in Anschluß an andere größere Bahnlinien zu bauen? Diese Frage, m. H., haben wir bejaht. Ferner hat im vorigen Jahre gerade der Finanzminister darauf gedrungen, daß gegenüber dem System, daß in jeder Sitzung einzelne Eisenbahnprojecte zur Sprache kamen, nunmehr der Zeitpunkt gekommen sei, das Bedürfniß des Staates nach einer gewissen Richtung hin möglichst vollständig ins Auge zu fassen. Das lag ja vor einem Jahre ganz klar vor, daß für den preußischen Staat eine so günstige Gelegenheit, Capitalien auf den Eisenbahnbau zu verwenden, als wie sie nunmehr eingetreten ist, nicht leicht sich wiederholen könnte: Wir hatten uns z. Th. vergegenwärtigen, daß aus den Contributionsgeldern, die uns der französische Staat zu entrichten hat, so groß auch die Beiträge sein mochten, welche die Vertheidigung des Landes, die Ausbildung seiner Festungswerke, die Ausbildung seiner militärischen Institute, die Ausbildung seiner Marine erfordern mochte, doch auch noch ein ansehnlicher Betrag zur Disposition der Particular-Staaten verbleiben würde, und welche bessere Verwendung könnten diese Gelder finden, als in productiven Anlagen im Interesse des gesammten Staates?

Dies ist der Ursprung der ganzen Maßregel gewesen und bei dieser Maßregel hat man sich zu jener Zeit noch die Beschränkung auferlegt, daß zunächst überall nur Eisenbahnen ins Auge gefaßt wurden, die im staatlichen und militärischen Interessen lagen, und ferner, daß solche Bahnbauten ins Auge gefaßt wurden, die erforderlich waren, um vorhandene Eisenbahnlinien des Staates nicht unterminiren zu lassen, sie dagegen zu schützen, daß sie durch die Privatconcurrenz aus dem Felde geschlagen würden. Wenn nun davon die Rede ist, daß gegenwärtig die Lage des Capitalmarktes sich in der Weise geändert hätte, daß es nicht mehr wünschenswerth sei, productive Anlagen im größeren Umfange auf Kosten des Staates zu gründen, so ist diese Frage unbedingt zu verneinen. Wenn wir den Capitalmarkt ins Auge fassen, so kann Preußen gar nichts Besseres thun, als einen Theil der ihm zu Gebote stehenden Geldmittel zu diesem Zwecke zu bestimmen. Mit dieser Frage wird vielleicht ein anderer Punkt verwechselt, daß sich nämlich der Arbeitsmarkt in einer Weise umgestaltet hat, wie es vor einem Jahre die kühnste Phantasie nicht erwarten konnte und auf diese Verhältnisse hat allerdings die Regierung ihr Augenmerk wesentlich gerichtet, daß die französische Regierung ihre Zahlungen in Deutschland rascher geleistet hat, als ursprünglich zu erwarten war. Die Umgestaltung des Arbeitsmarktes ist an sich ein überaus natürliches Verhältniß. Vergessen wir nicht, daß wir einen schweren, schweren Krieg geführt haben, der einen Theil der kräftigsten Männer dem Vaterlande entführt hat, daß jetzt in diesem Augenblicke noch nicht Alle wieder zu dem heimathlichen Heerd zurückgekehrt sind, und daß damit ein Aufschwung des Unternehmungsgeistes zusammenfällt, wie ihn Deutschland in seiner ganzen langen Geschichte niemals erlebt hat. Die deutsche Nation ist zum ersten Mal von dem Gefühle ihrer völligen Unabhängigkeit, ihrer völligen Sicherheit durchdrungen und gleichzeitig hat sich der Unternehmungsgeist nach allen Richtungen hin entfaltet. Dazu kommt die gegenwärtige Umgestaltung im Bergwesen, die gewaltige Umgestaltung in der Production von Kohlen und Eisen, gleichzeitiger Bau von Festungen und Eisenbahnen.

Wenn nun die Zahl der Arbeitskräfte sich vermindert und die Nachfrage nach Arbeit in einem ganz erstaunlichen Maße sich erhöht hat, so muß sich daraus eine Umgestaltung der Löhne entwickeln, wie sie früher kaum geahnt worden ist. Allerdings, wenn man in der Lage wäre, den Regulator für den ganzen Staat von oben herab abgeben zu können, dann liegt die Frage nahe: sollen wir nicht eine große Zahl der Unternehmungen hinausschieben, bis die Verhältnisse sich in jeder Beziehung wiederum günstiger gestaltet haben? Diese Frage wird auch in der That in einem gewissen Umfange an die Staatseisenbahnverwaltung herantreten, es wird auch für die Staatseisenbahnverwaltung die Frage entstehen können, ob man den Bau nicht langsamer ausführen wird, als es unter anderen Verhältnissen vielleicht geschehen wäre. Aber von allen Unternehmungen des Staates aus dieser Rücksicht allein zurückzutreten, das hieße, den Privatbauten in Eisenbahnen, die stattfinden werden, die Arbeitsgelegenheit wesentlich billiger zu gestalten und selbst auf die Vortheile zu verzichten, um sie anderen zukommen zu lassen. Es ist auch nicht zu übersehen, daß Preußen in der Beziehung auch nicht einen Arbeitsmarkt in Deutschland beherrscht. Es wird in den anderen Bundesstaaten, in Elsaß-Lothringen besonders, wird mit dem Eisenbahnbau mit der größten Lebhaftigkeit vorgegangen und der Unterschied würde wahrscheinlich nicht sehr groß ausfallen, wenn der preußische Staat auf die vortheilhaften Anlagen verzichten wollte. Was die Frage betrifft, wie sich wegen der Geldmittel für den preußischen Staat das Verhältniß gestalten möchte, ist ein klarer Nachweis über das, was uns bevorsteht, jetzt in dem Augenblicke noch nicht möglich, einen Theil haben wir bei der Berathung über den Gesetzentwurf wegen des Reichsinvalidenfonds schon gegeben; ferner liegt es nicht minder in der Gesetzvorlage, betreffend die Ermächtigung, wie mit einem Theil der von uns zu erwartenden Geldmittel vorgegangen werden soll. Der Etat für 1873 hat die Regierung im Verein mit dem früher erlassenen Gesetze die Ermächtigung ertheilt, auf Höhe einer Summe von mehr als 34 Mill. Thaler neue Anleihen aufzunehmen.

Ferner hat die Regierung in der oben erwähnten anderweitigen Vorlage von Ihnen die Ermächtigung begehrt, 20,284,100 Thaler 4½procentige Anleihe zu tilgen. Das sind zusammen etwa 54 Mill. Thlr. Nun meine Herren wird in der hier gemachten Vorlage die Ermächtigung begehrt, mit Eisenbahnbauten vorzugehen und in maximo im Jahre 1873 für diese Zwecke 20 Millionen Thaler zu verwenden. Das würde zusammen 74 Millionen betragen. Unser Antheil an den Kriegscontributionsüberschüssen wird wohl die Summe von 100 Millionen übersteigen, und setzen Sie also die hier aufgeführten Beträge davon vollständig ab, so ist klar, daß zu den Verwendungen für 1874 in diesen Geldmitteln die Capitalien gesichert sind. Ein finanzielles Bedenken gegen diese Vorlage liegt also nicht vor. Wenn dann die Frage der Zukunft des Eisenbahnwesens gedacht, so wird dieselbe auch an unseren Staat herantreten. Ja, wenn ich nun im Osten und Westen nur gerade die Bahnen an nehme, die nur 2 bis 3 Procent zu zahlen hat, und bei denen man sich zu einem Zuschuß von 1½ bis 2½ Procent gedacht machen müßte. Solche Frage bietet von dem finanziellen Standpunkt aus keine Schwierigkeit. Es liegt ja auf der Hand, daß, wenn man bei 50 Millionen, statt auf 4½ Procent Zinsen zu rechnen, nur auf 2½ Procent rechnen kann, man jährlich 2½ Procent zu verlieren hat, so daß man also mit einer Rente von einer Million p a belasten müßte. Tritt diese Frage an den Staat heran, dann darf sie nur in dem Sinne beantwortet werden, daß gleichzeitig die Interessen aller Provinzen ins Auge gefaßt werden (sehr richtig!) nach dem Grundsatz der justitia distributiva. Freilich kann man dieses System nicht weiter ausdehnen und sich demjenigen nähern wollen, wie es für die Chausseen bestimmt. Inzwischen haben wir uns nicht nur damit zu beschäftigen, ob wie der Herr Vorredner den Gedanken der Zukunft nannte, ob man für die Benutzung der Eisenbahnen ein Bahngeld zu stipuliren und den Verkehr aus den Eisenbahnfahrtarifen zu gestatten hätte, ist zugleich ein Gedanke der Erwägung verdient. Dieser Gedanke ist schon einem sehr nahestehenden Manne schon 1833 in Broschüren ausgeführt worden. Nach dem glaube ich Ihnen die unveränderte Annahme der Vorlage empfehlen zu können.

Nach einigen persönlichen Bemerkungen, die durch das Citat aus der älteren Rede des Abg. Dr. Löwe hervorgerufen und zwischen ihm und dem Abg. Richter in einer für Fractionsgenossen ungewohnten Lebhaftigkeit gewechselt werden, schließt die Discussion.

In namentlicher Abstimmung werden darauf 50,750,000 Thlr. für den Bau der Bahn von Berlin nach Wetzlar mit 251 gegen 57 Stimmen bewilligt. Desgleichen 20,750,000 Thlr. für den Bau der Bahn von der Reichsgrenze bei Sierk über Trier und Koblenz unter fester Ueberbrückung des Rheins nach Oberlahnstein zum Anschluß an die Lahnbahn. Desgleichen werden die oben mitgetheilten drei Resolutionen, die Anträge der Commission bezüglich der zahlreichen Petitionen und das ganze Gesetz in der Fassung der Commission angenommen. In Bezug auf diese Fassung sei noch erwähnt, daß die Commission in § 3, der von der Aufbringung der 120 Millionen durch Schuldverschreibungen handelt, die Einschränkung hinzugefügt hat: „so weit er (dieser Geldbetrag) nicht aus dem preußischen Antheil der französischen Kriegs-Contribution gedeckt werden kann."

Eine kurze Discussion knüpft sich nur an die Position von 4,400,000 Thlr. für das Schlußstück der Berliner Verbindungsbahn von Schöneberg nach Charlottenburg.

Der Abg. Braun (Hersfeld) giebt der Erwägung anheim, ob es nicht im Interesse des Staates liege, eine directe Verbindung des Ostbahnhofes mit dem Westen durch eine Berliner Stadtbahn herzustellen. Die Privat-Gesellschaften könnten dies nicht unternehmen, weil zu bedeutendes Capital dazu nöthig wäre.

Abg. Virchow kann nicht absehen, warum der Staat so viel Capital für eine Stadtbahn aufwenden solle, die doch lediglich ein locales Interesse habe; denn eine Verbindungsbahn zwischen zwei Bahnhöfen könne ebenso gut und mit geringeren Kosten außerhalb der Stadt gelegen sein, ohne daß man eine erhebliche Verzögerung des Verkehrs zu befürchten habe. Ehe man mit solchen Vorschlägen komme, möge man abwarten, wie sich die finanziellen Verhältnisse gestalten.

Es folgt die zweite Berathung des Gesetzentwurfes, betreffend die auf Grund des Reichsgesetzes vom 8. Juli 1872 zur Ueberweisung an Preußen gelangenden Geldmittel.

Die §§ 1 und 2, die von der Tilgung 4½procentiger Anleihen im Betrage von 20,284,100 Thlr. handeln, werden sofort genehmigt. Der § 3 lautet: Aus den im § 1 bezeichneten Geldmitteln sind ferner diejenigen Ausgaben für Eisenbahnzwecke zu bestreiten, zu deren Deckung nach dem Staatshaushalts-Etats für das Jahr 1873 die Realisirung von Anleihen in Aussicht genommen war. Soweit jene Geldmittel hiernach nicht zur Verausgabung gelangen, sind dieselben bis dahin, wo über ihre Verwendung Bestimmung getroffen wird, durch vorübergehende zinsbare Anlegung möglichst nutzbar zu machen. Zu diesem Behufe können auch Schuldverschreibungen preußischer Staatsanleihen angekauft werden.

Das Alinea 2 dieses § 3 beantragt Richter (Hagen) so zu fassen: „Soweit jene Geldmittel hiernach nicht zur Verausgabung gelangen, können dieselben bis zum 1. Januar 1874 durch Ankauf von Schuldverschreibungen preußischer Staatsanleihen und durch Anlegung in inländischen oder auf Gold lautenden ausländischen Wechseln ersten Ranges nutzbar gemacht werden."

Abg. Lasker beantragt (statt der gesperrten Worte in Alinea 2), daß die nicht verausgabten Geldmittel bis zum 1. Januar 1874 vorübergehend zinsbar anzulegen seien.

Abg. Richter: Es ist nicht anders möglich, als dem Finanzminister eine solche Ermächtigung zu geben; denn wenn er die Gelder nicht in Wechseln anlegen könnte, müßten sie möglicherweise ganz liegen bleiben und das könnte Verkehrskrisen hervorrufen. Wenn ihm auch die Vollmacht zu Lombard-Darlehen ertheilt würde, so würde dies die Course steigern; es ist nicht richtig, wo das Reich und der Staat als Käufer erscheint, Veranstaltungen zu treffen, die den Cours der Effecten höher halten als nöthig ist.

Der Finanzminister bittet das Haus bei der Regierungsvorlage stehen zu bleiben. Die Regierung hat von der Befugniß, Gelder vorübergehend, auch in Lombarddarlehen anzulegen in ausgedehntem Maße Gebrauch gemacht und es ist dies von keiner Seite des Hauses beanstandet worden. Es wird mit allen derartigen Bewilligungen kein unsolides Geschäft unterstützt. Wenn in dem Amendement Richter von einem Termin die Rede ist, so kann man zweifelhaft sein, ob bis dahin alle Gelder in die Kasse zurückgekehrt sein müssen oder ob nur bis dahin die Operationen stattfinden können. Der Minister glaubt, daß es einer Beschränkung in dieser Hinsicht nicht bedarf.

Abg. Miquel: Der Finanzminister ist nicht nur berechtigt, sondern sogar verpflichtet Gelder zeitweilig nutzbar zu machen, weil er sie als bonus pater familias zu verwalten hat; eine Ermächtigung wäre also gar nicht nothwendig. Wenn diese Gelder plötzlich auf den Markt gebracht oder zurückgezogen werden, können allerdings Nachtheile für die Industrie entstehen und es ist wünschenswerth, daß die Gelder durch Anlage in Staats- oder Communalpapieren möglichst bald in die Canäle geleitet werden, die zu einer allmäligen Reduction des Landes bestimmt sind. Der Finanzminister muß je nach der Lage des Marktes freie Disposition haben. Der Antrag ist nicht nothwendig und kann nachtheilig wirken.

Der Finanzminister: Es liegt nicht im Sinne der Regierung, ausgedehnte Lombardirungen vorzunehmen, so weit es nicht zur zinsbaren Anlage absolut nothwendig ist. Große Störungen sind durch plötzliches Zurückziehen von Geldern nicht entstanden. Es ist unbestimmt, wie viel von den Geldern auf Preußen fällt, und wann wir sie erhalten; deshalb handelt es sich um eine ausgedehnte Vollmacht für die Regierung.

Abg. Virchow: Ein Grund zu einer beliebigen Ermächtigung liegt nicht vor; wir können nur bis zur nächsten Session eine Ermächtigung geben. Daß eine Pflicht des Ministers vorliegt, die Gelder anzulegen, kann ich nicht einsehen; ich kann auch die Sache nicht zu einer persönlichen Vertrauenssache des Ministers machen; denn selbst wenn ein Rechenschaftsbericht erfolgt, können wir doch nichts anfangen, denn es fehlt das Gesetz über die Ministerverantwortlichkeit. Ich wünsche also, daß die Regierung in der nächsten Session eine bestimmte Entscheidung einholt.

Abg. Lasker will dem Finanzminister volles Vertrauen schenken; mit seinem Antrag wolle er nur den zweifelhaften Punkt aus dem Antrage Richter entfernen. Natürlich bleibe der Minister dafür verantwortlich, daß er kein Geschäft abschließt, welches es an der Stirn trägt die Gelder absichtlich auf lange Zeit zu engagiren.

Der Finanzminister nimmt nicht die Ermächtigung in Anspruch Schuldverschreibungen zu kaufen; bei der Möglichkeit, daß große Geldbestände da sein sollten, soll nur die Befugniß zur zeitweiligen Belegung erweitert werden.

Hiermit schließt die Discussion; § 3 wird unter Ablehnung der Amendements nach der Vorlage angenommen. Desgleichen ohne Debatte die §§ 4 und 5.

Schluß der Sitzung gegen 3 Uhr. Nächste Sitzung Freitag 9 Uhr (Tages-Ordnung: Dritte Lesung der heute berathenen Gesetze).

33. Sitzung des Herrenhauses. (15. Mai.)

10½ Uhr. Im Hause ca. 40 Mitglieder. Am Ministertische Graf Roon, Graf zu Eulenburg, Camphausen, Leonhardt, Graf Königsmarck. Die Prinzessin Hohenlohe-Ingelfingen läßt dem Hause ihren Dank für die an sie gerichtete Condolenzadresse aussprechen. Der aus dem Abgeordnetenhause zu erwartende Gesetzentwurf, betreffend die Eisenbahnanleihe, soll der Eisenbahncommission, der betreffend die Verwendung der Kriegscontribution der Finanzcommission überwiesen werden. Ein neu eingegangener Gesetzentwurf, betreffend das Expropriationsverfahren in den durch das Gesetz vom 24. December 1866 mit der preußischen Monarchie vereinigten bairischen Landestheilen wird zur Schlußberathung überwiesen. (Referent Graf zur Lippe.)

Ohne Debatte werden definitiv angenommen die Gesetze betreffend die Abstellung der auf Forsten haftenden Berechtigungen und die Theilung gemeinschaftlicher Forsten für die Provinz Hannover und betreffend die Verwerthung der Forstnutzungen aus den Staatswaldungen in den vormals kurhessischen Landestheilen.

Den vom Abgeordnetenhause herübergekommenen Gesetzentwurf, betreffend die Betheiligung der Staatsbeamten bei der Verwaltung von Erwerbsgesellschaften, beantragt Herr v. Voß der Eisenbahn-Commission zu überweisen.

Der Minister des Innern bittet, diesen Antrag abzulehnen, weil sonst die Gefahr des Nichtzustandekommens dieses dringend wünschenswerthen Gesetzes in dieser Session nahe liegt. Das Abgeordnetenhaus ist zwar über die ursprüngliche Regierungsvorlage durch die Zusatzbestimmung in § 3 hinausgegangen; doch muß die Regierung diese schärfere Fassung als theoretisch richtig und gerecht anerkennen.

Herr v. Senfft befürwortet die Verweisung an eine Commission. Das Haus habe schon zu seinem Schmerz genug Uebereilungen an Gesetzen gethan, man möge nicht noch eine neue hinzufügen.

Herr v. Voß: Dies Gesetz in der Fassung des Abgeordnetenhauses schüttet das Kind mit dem Bade aus. Die Widerruflichkeit der Regierungserlaubniß genügt vollkommen, um Unzuträglichkeiten zu verhindern. Sollen die gefürchteten Uebelstände radical beseitigt werden, so sei viel zweckmäßiger

als dies Gesetz eine Gesetzesbestimmung, welche vor Allem den Mitgliedern der Parlamente und Kammern die Betheiligungen an Gründungen verbiete; denn der Einfluß der an solchen Gesellschaften betheiligten Gesetzgeber sei viel corrumpirender als der der betheiligten Beamten. Nachdem sich Herr Wilckens gleichfalls für den Antrag Voß ausgesprochen, wird derselbe angenommen und der Gesetzentwurf einer besonderen Commission von 15 Mitgliedern zur Vorberathung und schriftlichen Berichterstattung überwiesen.

Es folgt die Vorberathung über den Gesetzentwurf, betreffend die Geschäftssprache der Behörden, Beamten und politischen Körperschaften des Staates.

Bürgermeister Kohleis (Posen) kann im Interesse seiner Heimathprovinz Posen die unveränderte Annahme des Gesetzes nur dringend empfehlen. Das Einzige, was an dem Gesetze auszusetzen, ist, daß es so spät kommt. Der eigentliche Geburtstag des Gesetzes ist der 18. Januar 1871 und die Geburtsstadt nicht Berlin, sondern Versailles. Seit diesem Tage sind wir in Posen im staatsrechtlichen Sinne allesammt Deutsche und haben die Consequenzen der neuen geschichtlichen Weltlage über uns ergehen zu lassen. Das deutsche Reich, zu dem wir jetzt gehören, wäre aber ein Unding ohne eine gemeinsame Regierung, Heereseinrichtung, Farbe und Sprache. Meine Landsleute polnischer Zunge, das weiß ich, sind nicht dieser Ansicht; man spricht sich dort scharf aus über Nichtachtung verbriefter Rechte u. s. w. Leider hat der Commissionsbericht diesem Widerspruch, ohne es zu wollen, Nahrung gegeben durch den Hinweis auf die königliche Proclamation in dem Einverleibungsgesetz vom 15. Mai 1815, in welcher es heißt: „Eure Sprache soll neben der deutschen in allen öffentlichen Verhandlungen gebraucht werden." Diese Proclamation ist zwar ein Königswort und ein Königswort soll man nicht drehn und deuteln. Aber die Könige und Völker sind Gott unterworfen und wenn Gott spricht mit einem Gotteswort, so müssen die Könige und die Völker verstummen, und Gott hat gesprochen durch die Weltgeschichte; denn das deutsche Reich ist eine Schöpfung nach Gotteswort, sonst wären nicht so viel Wunder geschehen, um es zu Stande zu bringen. Und darum kann von einer tendenziösen Färbung dieses Gesetzes nicht die Rede sein; denn wenn die Staatsregierung dies Gesetz nicht einbrächte, so bräche sie die Treue dem deutschen Reiche. In der Provinz Posen ist der Boden für dies Gesetz bereits längst so vorbereitet, daß die Bestimmungen des Gesetzes ohne jede Schädigung der Interessen der Einwohnerschaft werden zur Anwendung kommen können.

(Fürst Bismarck ist während dieser Rede eingetreten.)

Graf Bninski bestreitet durchaus, daß die Provinz Posen für ein solches Gesetz vorbereitet sei. An dem mit Recht hier hervorgehobenen königlichen Wort darf so lange nicht gerüttelt werden, so lange die Verhältnisse noch wesentlich dieselben sind, wie damals, als das Wort gegeben wurde. Es hat aber seitdem keine derartige Veränderung der Verhältnisse stattgefunden. Verwirrung und die höchste Unzufriedenheit namentlich in den der deutschen Sprache nicht mächtigen unteren Schichten der polnischen Bevölkerung in meiner Heimath wird die sichere Folge dieses Gesetzes sein.

Graf Kleist-Retzow: Man geht unbedingt in einzelnen Bestimmungen dieses Gesetzes gegen die Bewohner polnischer Zunge zu weit. Nächst dem Druck auf die religiösen Anschauungen wird der Druck auf die Muttersprache am tiefsten und härtesten empfunden. Vor allem muß die Bestimmung aus dem Gesetze entfernt werden, welche in allen communalen Corporationen die deutsche Sprache als Amtssprache erzwingen will. Das wird in Posen, namentlich in den an Rußland grenzenden Landstrichen noch in zehn und mehr Jahren rein unmöglich sein.

Referent Sulzer: Die Commission hat die königliche Proclamation vom 15. Mai 1815 sorgsam geprüft und ist zu dem Resultat gekommen, daß ihr Inhalt diesem Gesetze gar nicht widerspricht. Die Proclamation ist kein Gesetz, sie spricht keine Disposition aus und konnte naturgemäß nicht die Absicht haben, die Gesetzgebung für alle Zeiten zu binden.

Damit schließt die Generaldiscussion.

§ 1 des Gesetzes lautet: Die deutsche Sprache ist die ausschließliche Geschäftssprache aller Behörden, Beamten und politischen Körperschaften des Staates. Ein schriftlicher Verkehr mit denselben ist nur in der deutschen Sprache gestattet. Auch die Führung der Kirchenbücher erfolgt in deutscher Sprache. Hierzu beantragt Herr Weber: Den zweiten Satz zu fassen, wie folgt: „Schriftliche Eingaben und Anträge, die nicht in deutscher Sprache abgefaßt sind, können unberücksichtigt bleiben, oder zurückgegeben werden."

Außerdem beantragt v. Kleist-Retzow die Worte „und politische Körperschaften" zu streichen.

Regierungs-Commissar Oberjustizrath Schelling: Das Amendement wünscht entweder, daß die Eingabe zurückgestellt werde, oder daß der Behörde freistehen soll, die in fremder Sprache eingereichte Eingabe formell anzuerkennen und materiell darauf zu fußen. Das wäre aber in beiden Fällen ein Durchbrechen des ganzen Princips, das im Gesetze ausgesprochen ist.

Justizminister Leonhardt: Das Amendement Weber steht auch in directem Widerspruch mit dem ersten Satz des § 1, wonach die deutsche Sprache ausschließlich Geschäftssprache sein soll, und kann die Regierung nur dringend bitten, den § 1 unverändert anzunehmen.

Nachdem Herr v. Kleist kurz sein Amendement befürwortet, bemerkt

Minister der Landwirthschaft, Graf Königsmarck: Ich bin 20 Jahre lang Mitglied des Provinziallandtages von Posen gewesen und habe niemals während dieser ganzen Zeit ein Mitglied der Corporation gefunden, das der deutschen Sprache nicht mächtig gewesen wäre. Aber welches Geschäftsverfahren beobachteten die Mitglieder polnischer Nationalität? Es hielt einer in fließender, glänzender Sprache eine einstündige deutsche Rede, dann sagte er: Meine Herren, jetzt werde ich Ihnen dasselbe polnisch wiederholen und nun sprach er eine Stunde polnisch. (Heiterkeit.) Ebenso wurde es mit dem Protokoll gehalten. Die Mitglieder mußten nach beendeter Sitzung oft 3—4 Stunden warten, bis das deutsche Protokoll ins Polnische übertragen war, dann erst durfte es unterschrieben werden. Es ist dies geradezu ein Mißbrauch des bisherigen Privilegiums der Provinz Posen, dem durch dies Gesetz ein Ende gemacht werden soll. Seit dem Jahre 1824 hat sich die Zahl der Militärpflichtigen, die gar keine Schulbildung genossen, vermindert von 50 Procent auf 14 resp. 12 Procent in den Regierungs-Bezirken Posen und Bromberg. Das ist doch gewiß ein sehr erheblicher Fortschritt. Es befinden sich in Posen 800,000 Polen und 700,000 Deutsche. Von den ersteren werden es höchstens 64,000 sein, die der deutschen Sprache nicht mächtig sind und auch das sind, da seit 50 Jahren obligatorischer Schulunterricht besteht, meist alte Leute. Es ist dieser Zustand also keineswegs abschreckend für Einführung dieses Gesetzes. Ich erwähne beiläufig, daß unter dem sehr zahlreichen Clerus in Posen nur 26 meist sehr alte Priester befinden, die des Deutschen nicht mächtig sind. Die übrigen Personen, die nur polnisch und nicht deutsch verstehen, das sind Leute aus den allerunterstten Volksschichten, die mit keinen anderen Behörden in Berührung kommen, als mit dem Gensdarmen, Districts-Commissar und Strafrichter, diese aber verstehen alle außer deutsch auch polnisch.

Graf Kwilecki: Für Schleswig-Holstein mag dies Gesetz gerechtfertigt sein, das haben Sie mit Blut und Eisen erobert und da können Sie auch die deutsche Sprache erzwingen, unser Land aber ist nicht erobert, sondern durch internationale Verträge Ihnen zugefallen und zwar unter der ausdrücklich übernommenen Verpflichtung, unsere Muttersprache zu wahren und zu ehren und diese durch ein Königswort übernommene Verpflichtung wird heute durch dies Gesetz gebrochen. Herr Kohleis hat für diesen Bruch des Königsworts Gottes Fügung herbeigezogen, er hat dabei wie mir scheint, den Namen Gottes sehr gemißbraucht. Das Gesetz trifft wieder ganz besonders hart gerade die ärmeren Classen, denen dadurch geradezu eine neue Geldsteuer auferlegt wird. Denn da sie nicht deutsch verstehen, so werden sie jetzt gezwungen sein, sich für ihr Geld Winkelconsulenten aufzusuchen, um ihre Eingaben in deutscher Sprache machen zu lassen.

Die Amendements Weber und Kleist werden darauf abgelehnt und § 1 unverändert angenommen. Ebenso ohne weitere Debatte alle übrigen Paragraphen des Gesetzes. In dem Eingang des Gesetzes, wonach dasselbe für den ganzen Umfang der Monarchie einschließlich des Jahdegebiets gelten soll, werden auf Antrag des Graf zur Lippe die Worte „einschließlich des Jahdegebiets" gestrichen und mit dieser Modification das ganze Gesetz angenommen.

Das Haus erwählt schließlich noch durch Acclamation als Mitglied der Centralcommission zur Regulirung der Grundsteuer in Hannover, Hessen-Nassau und Schleswig-Holstein den Grafen Borries.

Schluß 3 Uhr. Nächste Sitzung Freitag 10 Uhr. Tagesordnung: Schlußberathung mehrerer kleinerer Gesetzentwürfe.

Berlin, 15. Mai. [Amtliches.] Se. Majestät der König hat Ihrer Königlichen Hoheit der Prinzessin Albrecht von Preußen den Louisen-Orden erster Abtheilung verliehen.

Se. Maj. der König hat dem Staatsminister a. D. Graf v. Itzenplitz das Kreuz der Groß-Comthure des königlichen Hausordens von Hohenzollern mit dem Stern verliehen.

Se. Majäst der König hat den Vice-Präsidenten bei dem Ober-Tribunal, Wirklichen Geheimen Ober-Justizrath v. Ingersleben zum Wirklichen Geheimen Rath mit dem Prädicat „Excellenz" ernannt, und der Wahl des Gymnasial-Directors Dr. Winter in Burg zum Director des Gymnasiums in Stalsund die Allerhöchste Bestätigung ertheilt.

Dem Kaufmann August Preuß in Königsberg ist Namens des deutschen Reiches das Exequatur als königlich italieuischer Consul daselbst ertheilt worden.

Der Diätar Müller und Supernumerar Schumann sind zu Geheimen Registratoren ernannt worden. — Der Prof. Dr. Paalzow ist zum ordentlichen Lehrer an der königlichen Gewerbe-Akademie ernannt.

Berlin, 15. Mai. [Se. Maj. der Kaiser und König] hörten heute die Vorträge der Hofmarschälle, conferirten mit dem Chef des Militärcabinets, General von Albedyll, und empfingen den Ober-Jägermeister Fürsten Pleß. (R.-A.)

⊙ **Berlin**, 15. Mai. [Wahrscheinlicher Schluß des Landtages. — Die „Germania" und die „Kreuz-Ztg.". — Gruner.] Beide Häuser des Landtages haben heute Sitzung gehabt und wichtige Vorlagen mit erstaunlicher Kürze erledigt. Da die Regierung noch heute eine kleine Vorlage eingebracht hat, so scheint sie noch auf eine längere Dauer der Session zu rechnen. Aber der Präsident Herr v. Forckenbeck scheint nicht zu glauben, noch für längere Zeit eine beschlußfähige Anzahl der Mitglieder des Hauses erwarten zu können und sollte sich dies bestätigen, so dürfte der Schluß der Session schon am Sonnabend eintreten. Da der Schluß derselben zugleich der Schluß der Legislaturperiode ist, so würde der Landtag in feierlicher Weise mit einer Landtagsschlußrede im Weißen Saale geschlossen werden. Ob diese vom Könige oder in seinem Auftrage vom Minister-Präsidenten Grafen von Roon gehalten werden wird, ist noch nicht entschieden. — Heute wird die Gesetzsammlung die kirchenpolitischen Gesetze und morgen das Servisgesetz veröffentlichen. — Die „Germania" ist sehr ungehalten darüber, daß man das Sendschreiben der Bischöfe im Sinne der Mäßigung auffaßt, und daß man dabei bemerkt habe, daß dieser gemäßigte Sinn den Erwartungen der „Germania" nicht habe entsprechen können, da diese eine potenzirte Kriegserklärung erwartet habe. Sie frägt nun, wo sie denn einer solchen Erwartung Ausdruck gegeben habe, sie scheint aber ganz ihren Artikel mit der Aufschrift: „Nach Fulda", vergessen zu haben. — Die „Kreuz-Zeitung" hat in jüngster Zeit Artikel über eine Broschüre von Constantin Franz gebracht, möglicherweise vom Verfasser selbst. In diesem Falle würde es doch sehr wunderbar sein, daß die „Kreuzzeitung" Verbindungen mit dem Herrn Verfasser unterhält, von dem man doch weiß, daß er mit dem Welfenfonds in enger Verbindung steht. — Herr v. Gruner kann sich noch immer nicht über die Mittheilungen und Motivirungen beruhigen, welche von anderer Seite seinem wiederholten Rücktritt aus dem Staatsdienst gegeben werden: er bleibt vielmehr dabei, derselbe sei nur aus principiellen Gründen erfolgt und er sei freiwillig zurückgetreten, eben nur um seinen Ueberzeugungen Genüge zu thun. Aber noch heute nennt er sich Unterstaatssecretär z. D., von einem freiwilligen Rücktritt kann also keine Rede sein, denn ein Beamter wird nicht freiwillig auf seinen Antrag mit Wartegeld zur Disposition gestellt. Wenn er sich aber darauf beruft, daß er trotz seiner Amtirung unter Manteuffel und Bernstorff in vollkommener Uebereinstimmung mit seiner Partei gewesen sei, so ist das wohl möglich, gegenwärtig aber ist zu constatiren, daß sich zwischen ihm und seiner Partei eine große Kluft aufgethan hat. Von wann her sich diese datirt, soll hier nicht weiter untersucht werden.

[Mandatserledigung.] Durch die Ernennung Achenbach's zum Handelsminister erlischt sein Mandat im Abgeordnetenhause; der Wahlkreis Wittgenstein-Siegen hat indeß schon einmal diesen seinen Abgeordneten nach einer Beförderung wiedergewählt.

Kiel, 14. Mai. [Marine.] Die Corvette „Hertha, ist gestern Nachmittag nach Wilhelmshafen in See gegangen. — Der Capitän zur See Berger hat das Commando der Brigg „Musquito" übernommen, Lieutenant zur See Aschenborn ist an Bord der Fregatte „Niobe" commandirt. — Von der Corvette „Gazelle" sind abcommandirt und erhalten neue Commandos: Capitän-Lieutenant v. Lindequist als Abtheilungsführer der III. Abtheilung der I. Matrosen-Division, Capitän-Lieutenant Braunschweig als Abtheilungsführer der Handwerker-Compagnie der I. Werftdivision, die Unterlieutenants zur See von der Goltz und Mittler und der Assistenzarzt Dr. Förster zur Dienstleistung bei der I. Matrosen-Division. — Die Brigg „Undine" hat Befehl erhalten behufs Außerdienststellung mit der Abrüstung zu beginnen. (K. Z.)

Th. C. **Weimar**, 14. Mai. [Fahnenweihe.] Am vergangenen Sonntag fand hier eine Festlichkeit statt, welche gewissermaßen den Abschluß der patriotischen Feierlichkeiten bildete, die durch den glücklichen Ausgang des Krieges gegen Frankreich veranlaßt worden sind, die Ueberreichung einer kostbaren Fahne seitens der Frauen und Jungfrauen Weimars an den aus den entlassenen Reservisten und Landwehrmännern gebildeten Kriegerverein. Die Feier, welcher der Großherzog und die Großherzogin beiwohnten, gestaltete sich zu einem Fest der weimarischen Bügerschaft. Auch von außerhalb waren zahlreiche Deputationen von Kriegervereinen mit ihren Fahnen u. s. w. eingetroffen. Der erste Geistliche der Stadt, Herr Geh. Kirchenrath Dr. Hesse hielt die von vaterländischem Geiste beseelte Weiherede.

Stuttgart, 15. Mai. [Reuchlin †.] Gestern Abend starb hier Dr. Hermann Reuchlin (Verfasser der Geschichte Italiens), 63 Jahre alt, in Folge eines Schlaganfalls.

Oesterreich.

Wien, 15. Mai. [Der Kronprinz des deutschen Reichs und von Preußen] machte der Ausstellung heute Mittag einen Besuch; zu dem Dejeuner, welches in dem für die deutschen Fürsten bestimmten Pavillon eingenommen wurde, waren 40 Einladungen ergangen.

Großbritannien.

* **London**, 12. Mai. [Ueber das Fehlschlagen der Sendung Sir Bartle Freres] hat, so sagt der Pariser Correspondent der „Times", ein weiterer Austausch von diplomatischen Mittheilungen zwischen der englischen und der französischen Regierung stattgefunden. Der Sultan von Zanzibar, dessen Unabhängigkeit von Frankreich und England garantirt worden ist, erklärte, er betrachte die Sendung Sir Bartle Frere's als einen Angriff auf diese Unabhängigkeit und werde gegen England den Schutz Frankreichs anrufen. Auf die Nachricht von dieser Aeußerung, ersuchte die englische Regierung die französische um Mittheilung und erhielt in Erwiderung die Erklärung, sie habe weder Jemand ermächtigt noch gestattet, den Sultan von Zanzibar zu ermächtigen, sich auf französischen Schutz zu verlassen. Es seien vielmehr weitere und formelle Weisungen an die französischen Agenten in Zanzibar ergangen und die französische Regierung habe besonders hinsichtlich der Vertragsfrage beschlossen, in Uebereinstimmung mit der englischen Regierung zu handeln. Diese Aufschlüsse haben augenscheinlich alle Zweifel Seitens der englischen Regierung hinsichtlich der Haltung Frankreichs in der mehrerwähnten Frage beseitigt.

[Zu den Parlamentswahlen.] Der „Observer" macht in gesperrter Schrift folgende Mittheilung: „Es wird nach guter Quelle behauptet, daß die allgemeinen Neuwahlen, falls nicht unvorhergesehene Zwischenfälle eintreten, im nächsten Frühjahr gehalten werden sollen. Das Parlament wird wie gewöhnlich im Februar zu einer kurzen Session zusammentreten. Die Voranschläge werden alsdann erledigt und die nöthigen Sessionsgeschäfte abgethan, worauf das Parlament aufgelöst wird, um so früh als möglich nach Ostern wieder zusammen zu treten." Es ist zu der obigen Angabe zu bemerken, daß sie trotz des zuversichtlichen Tones im besten Falle höchstens als ein Fühler zu betrachten ist. An Gerüchten über die Auflösung des Parlamentes fehlt es in dieser stillen Zeit durchaus nicht, aber von den verschiedenen Lesarten, in welche sich die Prophezeiung kleidet, ist die hier nach dem „Observer" angeführte entschieden die unwahrscheinlichste.

[Zum Proceß O'Keefe.] Mit einiger Spannung und vielem Interesse sieht man der Entwickelung des Libell-Processes entgegen, welchen der irische Pfarrgeistliche von Callon O'Keefe gegen den Cardinal Cullen wegen der verhängten und öffentlich proclamirten Suspension vom Amte angestrengt hat. Der Gerichtshof der irischen Queen's Bench wird die Sache zu verhandeln haben, und da die in derselben liegenden Rechtsfragen bereits in der vor einigen Tagen mitgetheilten Weise von den Richtern dieses Tribunals in verschiedenem Sinne entschieden wurden, so ist auch auf eine Spaltung in Bezug auf Anwendung der entwickelten Grundsätze bei den vorliegenden Thatsachen ziemlich sicher zu rechnen. Wahrscheinlich wird der Lord Oberrichter Whiteside für den Kläger sein Urtheil abgeben, während die drei übrigen katholischen Richter die Klage in der Hauptsache abweisen und somit zu Gunsten des Cardinals ihr Votum abgeben. Die Berufung gegen einen solchen Ausgang ist mit Gewißheit zu erwarten. Gleichzeitig wird die mit dieser Angelegenheit verwachsene Frage wegen Absetzung des Pfarrers O'Keefe als Schulvorstand durch das irische Schulamt, die auf Anstehen des Cardinals nach verhängter Suspension vorgenommen wurde, im Parlament zur Sprache kommen. Die Regierung hat den Antrag angekündigt, diese Frage vor einen Sonderausschuß zu verweisen, einmal um Zeit zu gewinnen und dann auch um dem irischen Schulamte eine bessere Gelegenheit zur Vertheidigung zu geben, als in seinen amtlichen Actenstücken geboten ist.

[Ueber die letzten Stunden John Stuort Mills] telegraphirt Dr. Gurney, der direct von Nizza zu seiner Behandlung herbeigeberufen war, an die „Daily News": Mill litt nur wenig außer beim Schlingen und von der Hitze und Masse der Geschwulst, die bei meiner Ankunft sich bereits über Kopf und Hals verbreitet hatte. Mit Ruhe und Ergebung vernahm er von mir die Nachricht von dem ihm bevorstehenden Schicksale. Er wünschte nur, daß er seine Geisteskraft nicht überleben möchte und nicht von einer langen zehrenden Krankheit aufgerieben werde. Sein Wunsch wurde erfüllt, und er behielt seine Fassungskraft bis zum letzten Augenblicke. Auf Wunsch wurde ihm ein höchst einfaches und anspruchloses Begräbniß zu Theil. Nur der französische Arzt, der protestantische Pastor und ich selbst waren mit der Familie bei der Beerdigung zugegen. Nach einer rührenden Ansprache wurde das schöne Grabmal seiner Frau geöffnet und die Leiche Mills an die Seite seiner Vielgeliebten gesetzt.

[Die Baugewerke,] welche erst im vorigen Jahre ihren langen Strike mit einem Compromiß beendet haben, scheinen Lust zu haben, es wiederum mit einer Arbeitseinstellung zu versuchen. Vorläufig haben sie verlangt, daß ihnen statt 8½ d per Stunde 9 d gezahlt werden sollen. Die Arbeitgeber verweigerten dies und erboten sich, wenn die Arbeiter mehr Geld haben zu müssen glauben, sie in den Sommermonaten länger arbeiten zu lassen. Der Arbeiterausschuß erwiderte auf diesen Vorschlag, daß eine längere Arbeitszeit dem vorjährigen Abkommen zuwider laufe und beanspruchte nochmals eine Lohnerhöhung. Die Bauherren wollen demnächst eine Conferenz abhalten, und die Arbeiter haben sich bereit erklärt, eine der Anzahl der Bauherren entsprechende Zahl von Arbeiterdeligirten zur Besprechung der angeregten Frage zu der Conferenz zu schicken.

Provinzial-Zeitung.

*** **Breslau**, 16. Mai. [Schnee.] Wie aus dem Hirschberger Thale gemeldet wird, haben die gestrengen Herren Pancratius und Servatius dem Hochgebirge reichlichen Schnee gebracht, der dasselbe bis an den Fuß der Berge bedeckt.

---

m. **Sprottau**, 14. Mai. [Tagesnotizen.] Hier feierte am heutigen Tage der Superintendent und Pastor prim. Herr Winter sein 25jähriges Amtsjubiläum. Die vielfachen Verdienste, welche sich der Jubilar um die Seelsorge und Schule erworben, fanden durch manigfache Ovationen, dargebracht von vielen Seiten, das beste Zeugniß. Zur Beglückwünschung waren am Vorabende, wie am Tage selbst, die Vertreter der königlichen und städtischen Behörden, die Geistlichkeit, die Lehrer des Kreises, Freunde und Verehrer des Gefeierten erschienen. Unter den zahlreichen und werthvollen Geschenken, welche überreicht wurden, sind ein von der Stadt gewidmeter, sehr kunstvoll gearbeiteter silberner Pocal, ein von der Geistlichkeit gespendetes werthvolles Bild und ein mit den Photographien sämmtlicher Lehrer des Kreises versehenes Album zu nennen. Der kirchlichen Feier, bei welcher Herr Pastor Meißner aus Primkenau die Festrede hielt und der Gesangverein „Constantia" eine Hymne von Berner in wohlgelungener Weise vortrug, wohnten zahlreiche Anwesende bei. Ein im festlich geschmückten Lamprecht'schen Saale veranstaltetes und von ca. 150 Personen besuchtes solennes Festmahl schloß die erhebende Feier. — Am 9. d. Mts. traf Herr General v. Haußmann hier ein und inspicirte am folgenden Tage die hier stehenden zwei Artillerie-Abtheilungen. Hieran schloß sich ein von den Officieren veranstaltetes Wettreiten, aus dem Herr Lieutenant Wehrmeister als erster und Herr Lieutenant Schaper als zweiter Sieger hervorging. — Wie das hiesige „Wochenblatt" meldet, war der 10. Mai c. der hundertjährige Gedächnißtag der Grundsteinlegung für das hiesige evangelische Schulgebäude. — Kürzlich wurden die Hofbewohner des bei Neugabel gelegenen Vorwerks „Annahof" auf einen dem Wohnhause dicht entströmenden Rauch aufmerksam und fanden bei näherer Untersuchung der einen Stube ein in hellen Flammen stehendes Bett und in demselben das durch das Feuer bereits getödtete vierjährige Kind einer Magd. Man sagt, daß das Kind mit Streichhölzern gespielt und dadurch das Unglück herbeigeführt habe.

Meteorologische Beobachtungen auf der königl. Universitäts-Sternwarte zu Breslau.

Mai 15. 16.	Nachm. 2 U.	Abds. 10 U.	Morg. 6 U.
Luftdruck bei 0°	330''',50	330''',82	331''',20
Luftwärme	+ 7°,4	+ 5°,9	+ 3°,9
Dunstdruck	2''',35	2''',54	2''',11
Dunstsättigung	61 pCt.	75 pCt.	75 pCt.
Wind	W. 2	W. 2	NW. 2
Wetter	bedeckt, Regen.	trübe.	wolkig.
Wärme der Oder		7 Uhr Morgens	+ 6°,9.

Breslau, 16. Mai. [Wasserstand.] O.-P. 16 F. 2 Z. U.-P. 1 F. 9 Z.

X. **Breslau**, 16. Mai. [Schifffahrtsnachrichten.] Das Wasser ist im langsamen Fallen. Stromauf sind im Unterwasser angekommen: Ritter mit Dachschiefer von Stettin; Schönfeld mit Kohlentheer von Berlin; Wilhelm und Rudolph Piefke mit Kohlentheer von Berlin; Schöbel leer von Oswitz; Mandel mit Ziegeln von Dyhernfurt; Richter und Müller mit Gütern von Stettin; Strauß mit Ziegeln von Reichwald und Thiel mit Gütern von Berlin.

Berlin, 15. Mai. Die Physiognomie unserer Börse wird immer gedrückter; auf den Speculationsgebieten hat das eigentliche Geschäft fast gänzlich aufgehört, der Verkehr dreht sich nur um Compensationen und es ist selbst vielfach schwierig, diese auszuführen. Es resultirte diese Stimmung in natürlicher Folge aus der Sachlage an der Wiener Börse; dort soll heute so zu sagen die Entscheidung fallen. Dem bisher aufgestellten Compensationsverfahren beizutreten hat sich die Oesterreichische Creditanstalt geweigert und glaubt man daher hier, daß der Ausgleich in Frage gestellt sei. Ein Rückfluß der Effecten, der dann auch unseren Markt mit Stücken überfluthen müsse, wäre in diesem Falle unvermeidlich. Man wußte sich überhaupt viel von neuerdings in Wien vorgekommenen Insolvenzen zu erzählen und nannte dabei auch manche Firmen von gutem Namen. Die Speculationspapiere bewegten sich in ihrer Coursentwickelung vollständig unregelmäßig; während Lomb. u. Franz., obgleich auch gegen gestern bedeutend niedriger, sich unverhältnißmäßig fest zeigten, erfuhren österreichische Creditactien sehr erhebliche Schwankungen in dem Maximalabrande von 165 und 172. Oesterr. Bahnen waren

auf Deckungskäufe bis gegen den Schluß der Börse fest und ziemlich lebhaft, erst zuletzt gewann das Angebot ein Uebergewicht. Auswärtige Fonds hielten sich ziemlich gut. Oesterreichische Renten gingen zu herabgesetzten Coursen rege um; der Schluß war aber auch hier matt. Franz. Rente, Italiener und Türken blieben fast unverändert, Cassawaare wurde im Gegensatz zu Lieferungsabschlüssen gut bezahlt. Amerikaner etwas besser, nur 85er billiger. In russischen Staatseffecten fand nur wenig Geschäft statt, die Haltung war aber fest. Preuß. Fonds fester, Renten und Pfandbriefe belebt, auch deutsche Fonds fest und belebt. Preuß. Priorit. zu niedrigeren Notirungen fest, 5proc. indeß angeboten. Auch österr. Prioritäten, besonders lombardische, stark offerirt. Für russ. Prioritäten bessere Kauflust. Auf dem Eisenbahn-Actienmarkt blieb der Verkehr sehr still und die Course erfuhren meist Herabsetzungen, besonders war der Schluß für Rheinische, Bergische und Cöln-Mindener matt, Potsdam etwas höher und in guter Frage. Leichte Bahndevisen begegneten zu ermäßigten Coursen einiger Kauflust. Rechte-Oderufer, Schweizer Westbahn, Tamines-Landen, Brest-Grajewo rege. Unter den Bank-Actien zeichneten sich Disconto-Commandit, Darmstädter, Prov.-Disc., Berliner Bankverein und Unionbank durch sehr beträchtliche Umsätze, die mehrfach zu steigenden Coursen sich vollzogen, aus. Centralbank für Bauten unverändert, andere Bankdevisen jedoch meist niedriger und geschäftslos. Für Industriepapiere trat nirgends ein drängendes Angebot auf. Die Stimmung zeigte sich im Allgemeinen beruhigter, wenn auch das Geschäft nur sehr beschränkt blieb. Brauerei-Actien fester, Ascania, Pleßner steigend, Oberschlesischer Eisenbahnbedarf besser, Freund höher und belebt, auch König Wilhelm, Bochumer Bergwerk und Hibernia begehrt. Wechsel sämmtlich niedriger und sehr still, lange Sichten nur schwer zu placiren. (Bank- u. H.-Z.)

Wien, 15. Mai. (Depeschen des „B. B.-C.") 10 Uhr 40 Minuten. An der Vorbörse findet gar kein Geschäft statt. Insolvenzen nehmen zu. Unter ihnen werden Teitelbaum und Hermann Kohn u. Co. (früher Teitelbaum u. Kohn) genannt. Gerüchtweise verlautet, daß auch Firmen höheren Ranges insolvent seien, doch fehlt Offizielles.

11 Uhr 30 Minuten. Bis jetzt sind 65 Insolvenzen erklärt, darunter Börsenmakler ersten Ranges und das Börsencomptoir Mayer junior. Die Börse ist vollständig geschäftslos.

12 Uhr 40 Minuten. Die Börsenversammlung ist sehr gelichtet, die Stimmung gedrückt.

Gustav Boschan hat sich heut Morgen erschossen.

Brüssel, 15. Mai. [Die Nationalbank] hat heute den Discont von 5 auf 5½% erhöht.

London, 15. Mai. [Bankausweis.] Totalreserve 10,183,662 Pfd. St., Notenumlauf 25,982,890 Pfd. St., Baarvorrath 21,166,552 Pfd. St. Portefeuille 25,701,495 Pfd. St., Guthaben der Privaten 18,561,803 Pfd. St., Guthaben des Staatsschatzes 12,566,278 Pfd. St., Notenreserve 9,351,480 Pfd. St.

Berlin, 15. Mai. Weizen: Termine mehr gefragt und höher. Gekündigt 17,000 Ctnr. Kündigungspreis 91¼ Thlr. Loco 72–94 Thlr. pro 1000 Kilogr. nach Qualität bez., pro Mai 91¼–½ Thlr. bez., Mai-Juni 84¼–½ Thlr. bez., Juni-Juli 84–84¾ Thlr. bez., Juli-August 86⅛–¾ Thlr. bez., August-September — Thlr. bez., September-October — Thlr. bez., schwerer gelber pr. — Thlr. ab Bahn bez. — Roggen loco wenig. Mehreres zum Versandt genommen. Termine setzten gleich bei Beginn besser ein und nahmen auch im weiteren Verlaufe etwas Faveur, so daß die Preiserhöhung gegen gestern ca. ½ Thlr. beträgt. Gekündigt 16,000 Ctnr. Kündigungspreis 55¾ Thlr. Loco 55–60 Thlr. pro 1000 Kilogr. nach Qualität gefordert, inländischer 58–60 Thlr. ab Bahn bez., russischer — Thlr. bez., pr. Mai 55¼ Thlr. bez., Mai-Juni 55¼ Thlr. bez., Juni-Juli 55¼–¾ Thlr. bez., Juli-August 55–¼ Thlr. bez., August-September — Thlr. bez., September-October 54¾–55 Thlr. bez. — Rüböl profitirte eine Kleinigkeit, wurde aber nur sehr wenig gehandelt. Gekündigt 100 Ctr. Kündigungspreis 21⅞ Thlr. Loco 21⅞ Thlr. bez. — Spiritus in effectiver Waare neuerdings höher, war auch auf Termine fest, loco ohne Faß 18 Thlr. 5 Sgr. bis 18 Thlr. 4 Sgr. bez., pr. Mai-Juni 18 Thlr. 4–6–5 Sgr. bez., Juni-Juli 18 Thlr. 7–11–8 Sgr. bez., Juli-August 18 Thlr. 18–20–19 Sgr. bez., August-September 18 Thlr. 27 Sgr. bez., September-October 18 Thlr. 18 Sgr. bez. — Gekündigt 70,000 Liter. Kündigungspreis 18 Thlr. 5 Sgr. bez. — Wetter: veränderlich.

Breslau, 16. Mai, 9½ Uhr Vorm. Am heutigen Markte war der Geschäftsverkehr sehr schleppend, bei mäßigen Zufuhren und unveränderten Preisen.

Weizen war zu hoch gehalten, pr. 100 Kilog. schlesischer weißer 7⅞ bis 9¾ Thlr., gelber 7⅞–9⅜ Thlr., feinste Sorte über Notiz bezahlt.

Roggen blieb gut verkäuflich, pr. 100 Kilog. 5¾–6⅙ Thlr., feinste Sorte 6⅙ Thlr. bezahlt.

Gerste unverändert, pr. 100 Kilogr. 4⅚ bis 4⅚ Thlr., weiße 5⅙ bis 6 Thlr.

Hafer sehr fest, pr. 100 Kilogr. 4⅝ bis 4⅚ Thlr., feinste Sorte über Notiz bezahlt.

Erbsen offerirt, pr. 100 Kilog. 4½–5⅙ Thlr.

Wicken matter, pr. 100 Kilog. 3⅚–4⅙ Thlr.

Lupinen gesucht, pr. 100 Kilogr. gelbe 3⅙–3⅚ Thlr., blaue 3 bis 3½ Thlr.

Bohnen preishaltend, pr. 100 Kilog. 5⅓–6 Thlr.

Mais schwach zugeführt, pr. 100 Kilog. 5⅙–5⅓ Thlr.

Oelsaaten schwach offerirt.

Schlaglein gute Kauflust.

Per 100 Kilogramm netto in Thlr., Sgr., Pf.			
Schlag-Leinsaat	8 —	9 15 —	9 15 —
Winter-Raps	8 —	8 15 —	8 20 —
Winter-Rübsen	8 15 —	8 17 6	8 20 —
Sommer-Rübsen	8 10 —	8 17 6	9 7 6
Leindotter	7 5 —	7 15 —	8 — —

Rapskuchen sehr fest, schlesische 71–72 Sgr. pr. 50 Kilogr.

Leinkuchen unverändert, schlesische 97–99 Sgr. pr. 50 Kilogr.

Kleesaat ohne Zufuhr, rothe 12–16½ Thlr. pr. 50 Kilogr., weiße 12–16–18 Thlr. pr. 50 Kilogr., hochfeine über Notiz bezahlt.

Thymothee ohne Aenderung, 8¾–10 Thlr. pr. 50 Kilogr.

Kartoffeln pr. 50 Kilogr. 28 Sgr. bis 1 Thlr., pr. 2 Liter 3¾–4 Sgr.

Telegraphische Depeschen.
(Aus Wolff's Telegr.-Bureau.)

Wien, 15. Mai. Die Creditanstalt erklärt im Namen mehrerer Banken, auf das Compensations-Verfahren nicht eingehen zu können.

Wien, 15. Mai. Nach übereinstimmenden Meldungen der Abendzeitungen ist die Börsencreditbank für insolvent erklärt worden. Da die letztere indeß einwendete, daß nicht sie, sondern ihr Agent Weißenberger insolvent sei, so hat der „Neuen Freien Presse" zufolge die Börsenkammer der gedachten Bank eine bestimmte bindende Erklärung abgefordert, die bis jetzt aber noch nicht eingegangen ist.

Die befürchtete Insolvenzerklärung eines seit einigen Tagen mehrfach genannten großen Bankhauses ist nach der „Neuen Freien Presse" nicht eingetreten; vielmehr soll das gedachte Bankhaus durch die Gelder, welche es auf seine Liegenschaften aufnahm, seinen Verpflichtungen nachgekommen sein. Die Gerüchte, welche über die Commissionsbank umliefen, haben sich ebenfalls nicht bestätigt.

Bern, 15. Mai. Die Antwort der Baseler Diöcesanstände auf den vom Bischof Lachat gegen seine Amtsentsetzung beim Bundesrath erhobenen Recurs giebt der Hoffnung Ausdruck, daß der Bund anläßlich dieser Frage nicht blos formales Recht schaffen, sondern auch auf Garantie für die innere Freiheit des schweizerischen Staats- und Volkslebens Bedacht nehmen werde.

Petersburg, 15. Mai. In Khiwa ist dem russischen „Invaliden" zufolge allgemeine Volksbewaffnung angeordnet. Als Versammlungsplatz für die mit Pferd und Waffen aufgebotenen Landesbewohner ist die Umgegend von Kungrad bestimmt, von wo sich dieselben nach dem befestigten Punkte Dschany-Kala auf dem Urgamurangebirge begeben sollen. — Der Schah von Persien hat am 12. d. M. in Rescht auf einem russischen Kriegsdampfer nach Astrachan eingeschifft.

Petersburg, 15. Mai. Ein Telegramm aus Odessa vom heutigen Tage, meldet großen Geldmangel an der dortigen Fondsbörse, in Folge dessen ein Fallen der Werthpapiere. Der Discont steigt. Wechseldisconten sind schwer zu neun Procent beschaffbar.

Konstantinopel, 14. Mai. Die zur Feststellung einer authentischen Interpretation des kaiserlichen Firmans über die Erhebung der Suezkanal-Abgaben niedergesetzte Commission hat gestern ihre Aufgabe durch Annahme der folgenden Resolution für beendet erklärt: „Da erwiesenermaßen keine Beschwerdeführer wider die Suezkanal-Taxe vorhanden sind, besteht für die ottomanische Regierung, welche zu der Gesellschaft in durchaus normalen Beziehungen steht, kein Anlaß mehr, den Artikel 17 des Concessionsfirmans zu interpretiren." Herr v. Lesseps bereitet seine Abreise nach Egypten vor, von wo er nach Frankreich gehen wird, um der nächsten Generalversammlung der Suezkanal-Gesellschaft beizuwohnen.

Berliner Börse vom 15. Mai 1873.

Wechsel-Course.

Amsterdam 250 Fl.	k. S.	4	138⅝ bz.
do. do.	2 M.	4	137¾ bz.
Hamburg 300 Mk.	k. S.	4	— —
do. do.	2 M.	4	— —
London 1 Lst.	3 M.	5	6.19 bz.
Paris 300 Frcs.	2 M.	5	— —
Wien 150 Fl.	8 T.	5	88½ bz.
do. do.	2 M.	5	86 bz.
Augsburg 100 Fl.	2 M.	4	56 12 B.
Leipzig 100 Thlr.	8 T.	6	99⅝ G.
do. do.	2 M.	4½	— —
Frankf. a. M. 100 Fl.	2 M.	5	— —
Petersburg 100 SR.	3 M.	5½	87⅞ bz.
Warschau 90 SR.	8 T.	5½	79⅞ bz
Bremen	8 T.	5	—

Fonds und Geld-Course.

Freiw. Staats-Anleihe	4½	— —
Staats-Anl. 4½ %ige	4½	99⅞ bz.
dito consolid.	4½	104 bz.
dito 4%ige	4	94½ bz.
Staats-Schuldscheine	3½	88¼ bz.
Präm. Anleihe v. 1855	3½	124 bz.
Berliner Stadt-Oblig.	4½	100½ bz. B.
Cöln-Mind. Prämiensch.	3½	91 bz.
Pfandbriefe. Berliner	4½	99⅝ bz.
Central-Boden-Cr.	5	100 G.
do. Unkündb.	5	105 bz.
Pommersche	3½	80¼ bz.
Posensche	4	88 bz.
Schlesische	3½	82 bz. G.
Rentenbriefe. Kur- u. Neumärk.	4	93½ bz B.
Pommersche	4	93½ bz.
Posensche	4	92½ G.
Preussische	4	94 B.
Westfäl. u. Rhein.	4	96⅝ bz.
Sächsische	4	— —
Schlesische	4	93 G

Kurh. 40 Thlr.-Loose 71½ G.
Oldenburger Loose 37 bz.

Louisd'or — —	Dollars — —
Sovereigns — —	FrmdBkn. 99⅔ bz
Napoleons 5.9¾ bz.	Oest. Bkn. 88 bz
Imperials — —	Russ. Bkn. 79⅞ bz.

Ausländische Fonds.

Oest. Silberrente	4⅕	63¼ bz.
do. Papierrente	4⅕	58¾à9⅛ bz.
do. Lott.-Anl. v. 60	5	83⅞à9 bz. G.
do. 54er Präm.-Anl.	4	85 bz. B.
do. Credit-Loose	—	114½ bz.
do. 64er Loose	—	95¼ bz.
do. Silberpfandbr.	5½	— —
Pfdb. d. Oest. Bd.-Cr.-Gs.	5	— —
Wiener Silberpfandbr.	5½	86 bz. G.
Russ. Präm.-Anl. v. 64	5	129 bz.
do. do. 1866	5	127 bz.
do. Bod.-Cred.-Pfb.	5	87 bz. G.
Russ.-Pol. Schatz-Obl.	4	74½ bz.
Poln. Pfandbr. III. Em.	4	74¾ bz.
Poln. Liquid.-Pfandbr.	4	62 bz.
Amerik. 6% Anl. p. 1882	6	96¾à½ bz. G.
do. do. p. 1885	6	96¼ bz.
do. 5% Anleihe	5	94¾ B.
Badische Präm.-Anl.	4	109 B.
Baiersche 4% Anleihe	4	111⅝ B.
Französische Rente	5	85½ bz.
Ital. neue 5% Anleihe	5	60⅛ bz. G.
Ital. Tabak-Oblig.	6	90 bz. G.
Raab-Grazer 100 Thlr-L.	4	78⅞ bz.
Rumänische Anleihe	8	— — kl (99 bz. G.
Türkische Anleihe	5	51⅝ bz.
Ung. 5% St. Eisenb. Anl.	5	74 bz.

Badische 35 Fl.-Loose 39½ B.
Braunschw. Präm.-Anl. 23 bz B
Schwedische 10 Thlr.-Loose — —
Finnische 10 Thlr.-Loose 10 bz.

Eisenbahn-Prioritäts-Actien.

Berg.-Märk. Serie II.	4½	99½ G.
do. III. v. St. 3½ g.	3½	83¼ bz.
do. do. VI.	4½	87⅞ bz.
do. Nordbahn	5	101½ G
Breslau-Freib. Litt. D.	4½	97 bz.
do. do. G.	4½	97 bz
do. do. H.	4½	97 bz.
Cöln-Minden III.	4	— —
do. do. do.	4½	99 bz
do. do. IV.	4	89⅝ bz. B.
do. do. V.	4	89 bz. G.
Märkisch-Posener	5	101¼ bz. B.
Ndrschl.-Märkische	4	91½ bz. B.
do. do. III.	4	91 G.
do. do. IV.	4½	— —
Ndrschl. Zwgb. Lit. C.	5	99½ bz. G
do. do. D.	5	99½ bz. G.
Oberschles. A.	4	— —
do. B.	3½	80½ G.
do. C.	4	— —
do. D.	4	89½ G.
do. E.	3½	82 B.
do. F.	4½	99½ B.
do. G.	4½	—
do. H.	4½	— —
do.	5	101 bz G.
do. Brieg-Neisse	4½	— —
Cosel-Oderb. (Wilh.)	4	88 bz G.
do. do. III.	4½	— —
do. do. IV.	4½	
do. do.	5	100¾ G.
Ostpreuss. Südbahn	5	—
Rechte-Oder-Ufer-B.	5	101¾ B
Schlesw. Eisenbahn	4½	— —
Stargard-Posen III. Em	4½	—
Lemberg-Czernowitz	5	67½ bz.
do. do. II.	5	74¾ bz.
do. do. III.	5	67 bz.
Gal. Carl-Ludw.-Bahn.	5	92¾ et bz. B
do. do. neue	5	87 G.
Kaschau-Oderberg	5	82 bz. G.
Kronpr. Rudolph-Bhn.	5	83½ bz G.
Mähr.-Schl. Centralbhn	5	76 bz B
Oesterr.-Französische	3	290 et bz. G
do. do. neue	3	283 bz. G.
do. südl. Staatsbhn.	3	243 bz.
do. neue	3	242¾ bz.
do. Obligationen	5	84 bz.
Chemnitz-Komotau	5	92 B.
Prag-Dux	5	85¼ bz. G.
Dux-Bodenbach	5	87 G
Rockford Rock Island	7	28¾ bz.
Ung. Nordostbahn	5	72 bz.
Ung. Ostbahn	5	67½ bz.
Warschau-Wien II.	5	93 B
do. III.	5	93 B.

Eisenbahn-Stamm-Actien

	Divid. pro 1871	1872	Zf.	
Aachen-Mastricht	⅘	—	4	38¼ bz G
Berg.-Märkische	7½	—	4	112½à13 bz
Berlin-Anhalt	18⅝	17	4	179¾ bz B.
Berlin-Görlitz	0	3½	4	107 bz
Berlin-Hamburg	10⅝	12	4	226 bz G.
Berl.-Potsd.-Magd.	14	8	4	137½ bz B.
Berlin-Stettin	11	12⅝	4	183 bz B.
Böhm. Westbahn	8½	—	5	99 bz B.
Breslau-Freib.	9½	7½	4	110 bz
do. neue	—	—	5	160 bz
Cöln-Minden	11⅕	—	4	147½à48 G
do. do. neue	5	—	5	100¼ bz B.
Dux-Bodenbach B.	5	—	5	68 bz B.
Gal. C.-Ludw.-B.	8½	—	5	95à95 bz
Halle-Sorau Guben	4	0	4	54 bz
Hannover-Altenb.	5	—	5	69 bz
Kaschau-Oderberg	5	—	5	71⅞ bz
Kronpr.-Rudolfb.	5	—	5	71⅞ bz
Ludwigsh.-Bexb.	11¾	—	4	187 bz
Märk.-Posener	0	0	4	50¼ bz
Magdeb.-Halberst.	8½	—	4	128 bz G.
Magdeb.-Leipzig	16	—	4	257 bz
do. Lit. B.	4	—	4	97 bz B.
Mainz-Ludwigshaf.	11	—	4	163½ bz
Ndrschl.-Märk.	4	—	4	93¾ G.
Ndrschl.-Zweigb.	5	—	4	—
Oberschles. A. u. C.	13⅝	13⅝	3½	177½ bz
do. B.	13⅝	13⅝	3½	152½ bz
Oestr.-Fr.-St.-B.	12	—	5	188à89 bz
Oester.-Nordwestb.	5	—	5	123à24 bz
Oestr. südl. St.-B.	4	—	5	108à10à9 bz
Ostpreuss. Südb.	0	0	4	42½ bz G.
Rechte O.-U.-Bahn	3	6¹/₁₅	5	122 bz
Reichenberg-Pard.	4²/₇	—	4½	72 bz G
Rheinische	10	—	4	137½-38 G.
Rhein-Nahe Bahn	0	—	4	38 bz
Rumän. Eisenb.	5½	—	5	41⅞ bz
Schweiz. Westbahn	2	—	4	48 bz G.
Stargard-Posener	4½	—	4½	99½ B.
Thüringer	10½	—	4	132½ bz
Warschau-Wien	12	—	5	83 bz

Eisenbahn-Stamm-Prioritäts-Actien.

Berlin-Görlitzer	5	5	5	102½ bz G.
Berlin Nordbahn	—	—	5	60½ bz G.
Breslau-Warschau	5	—	5	50 B.
Halle-Sorau Guben	5	2½	5	73 bz
Hannover-Altenb.	5	—	5	85½ bz
Kohlfurt-Falkenb.	—	—	5	84 bz G.
Märk.-Posener	0	0	5	73 bz G.
Magdeb.-Halberst.	3½	—	3½	80⅛ bz G.
Ostpr. Südbahn	0	0	5	69 bz G.
Rechte O.-U.-Bahn	5	—	5	120 bz G.
Saal-Bahn	—	—	5	67½ bz

Bank- und Industrie-Papiere.

AngloDeutscheBk.	—	7½	5	83 B.
Berliner Bank	15	14	4	102 bz
Berl. Bankverein	16	18	5	121 bz G.
Berl. Kassen-Ver.	12⅖	29⁸/₁₀	4	275 bz B.
Berlin. Hand.-Ges.	12½	—	4	149¾ bz G
Berl. Lombard-Bk.	6	11¼	5	80½ bz B
Berl. Makler-Bank	26⅝	11	4	93¼ bz
Berl. Prod.-Makl.-B.	—	8½	5	92½ G.
Berl. Wechslerbnk.	12½	0	5	49⅞ bz G.
Braunschw. Bank	8½	8⅝	4	115⅞ bz G.
Bresl. Disc.-Bank Friedenthal u. C.	13	10	4	100 bz B
Bresl. Handels-Ges.	—	9	5	86¼ B.
Bresl. Maklerbank	—	30	5	123 bz G.
Bresl. Makl.-Ver.-Bk	4½	7	5	99¾ B.
BrProvWechslerB.	—	12	5	95 B
Brsl. Wechslerbnk.	12	12	4	103 bz G.
Centr.-Bk. f. Genos.	12	14	4	112½ bz G.
CoburgerCred.-Bk.	10¼	7¼	4	92¼ bz B.
Danziger Priv.-Bk.	7	7	4	113 B.
Darmst. Creditb.	15	15	4	-
Darmst. Zettelbank	8	7	4	—
Dessauer	—	—	fr.	—
Deutsche Bank	8	—	4	97¾ bz B
DeutscheUnionsbk	11½	9½	4	93 bz
Disc.-Com.-A.	24	—	4	230 bz
Genfer Bank	—	—	fr.	4 bz G.
Genossensch.-Bnk.	10⅝	—	4	129¾ bz G.
do. junge	—	—	4	122 bz G.
Gewb. Schusteru. C.	10⅝	—	4	107 bz G.
Goth. Grundcred.-B	9	9½	4	104 B.
Hamb. Nordd. Bk.	12⁹/₁₀	13⅝	4	160 bz B.
do. Vereins-Bk.	11¼	13⅝	4	120 B.
Hannover'sche do.	—	—	5	102⅞ B.
do. Disconto-Bk.	—	5	4	78 bz
Hessische Bank.	—	6⅝	4	75¼ bz G
Königsberger do	11	8	5	80 B.
Landw.-B. Kwileck	—	—	4	85 G.
Leipz. Credit-Bnk.	11	15	5	166⅝ bz
Luxemburger do.	12	12	4	128 bz G.
Magdeburger do.	6⅘	5⅝	4	104 G.
Meininger do.	12	—	4	127¾ bz G
Moldauer Lds.-Bk.	6	6⅓	4	64 G.
Ndrschl. Cassenver.	12	13¾	4	116 B.
Nordd. Grundcr.-B	8	—	4	100¼ bz
Oberlausitzer Bnk.	10⅝	8¾	5	94 bz B.
Oest. Credit-Actien	17½	8	5	166à66 bz
Ostdeutsche Bank	—	8½	5	77 bz B.
OstdProducten-Bk	—	6½	5	70 B.
Posener Bank	6⅘	8	4	106 B.
Pos. ProvWechslb.	—	13½	4	76½ bz B.
Preuss. Bank-Act.	12⁹/₁₀	25	4	179½ bz B.
Pr. Bod.-Cr.-Act.-B	14	—	5	114¼ bz
Pr. Central-Bod.Cr.	9½	24	5	120¼ bz
Pr. Credit-Anstalt.	—	7½	5	88 bz B.
Prov-Wechsler-Bk	—	12	4	82 bz G
Sächs. B. 60% I. S.	10	13	4	145¼ bz
Sächs. Cred.-Bank	11	—	4	105¼ et bz G.
Schles. Bank-Ver.	13	—	4	137 bz
Schl. Vereins-Bank	—	14	5	96 B.
Thüringer Bank	9	19	5	118 bz
Ver.-Bk. Quistorp	15	8	5	155 bz B
Weimar. Bank	7	5	4	111⅞ bz
WienerUnionbank	16½	11½	5	110 bz
Berl. Eisenb. Bed-A	10⅝	0	5	178 bz
Görlitzer do.	0	14	5	61½ bz G
Oberschles. do	6	—	5	139¾ bz
Märk. Schl. Masch-G	—	8	5	56½ b G
Nordd. Papierfabr.	8¹/₁₀	17	5	94 bz B.
Westend, Comm-G.	16	—	5	159 bz G.
Baltischer Lloyd.	10	—	5	57 bz G.
Bresl. Bierbrauere	7	—	5	66 bz
do. verein. Oelfab.	—	7¼	5	81 bz
Bresl. E-Wagenba	7	9	5	83 G.
Erdm. Spinnerei.	—	6	5	75 bz G.
Hoffm's Wagg.Fab.	—	—	5	67¾ bz
S. Act. Br. (Scholtz)	9	7	5	77 B.
do. Porzellan	—	—	5	95 B.
Schl. Leinenindust	10	—	5	103 bz
Schl. Tuchfabrik	11	9	5	89⅞ bz G
do. Wagenb. Anst.	—	—	5	81¾ B.
Donnersmarkhütte	—	—	5	79½ bz
Königs- u. Laurah.	2¾	—	5	221¼ bz
Lauchhammer.	7	—	5	102¾ bz G
Marienhütte.	—	—	5	104¾ bz G
Minerva	—	1	5	22½ G.
O. Schl Eisenwerk	—	10	5	80 B.
Redenhütte	—	—	5	88¼ bz G
Schl. Kohlenwerk	—	—	5	108 bz
Schles. Zinkh.-Act.	6	—	5	101 bz G.
do. St.-Pr.-Act.	6	—	6	101½ bz G.
Tarnowitz. Bergb	3	—	4½	274½ bz
Hyp. Pfdb. d. Pr. Bo	—	—	fr.	100 bz
Pomm. Hyp.-Briefe	—	—	fr.	100¼ bz
Goth. Präm.-Pfndb.	—	—	5	103¼ bz B.
MeiningerPrämPfb	—	—	5	90¾ B.
Pr. Hyp.-Vers.-Act.	12	16⅘	4	121 bz G.
Schles. Feuervers.	20	17½	4	118¼ G.

Bank-Discont 6 pCt.
Lombard-Zinsfuss 7 pCt.

Telegraphische Course und Börsennachrichten.
(Aus Wolff's Telegr.-Bureau.)

Paris, 15. Mai, Nachmittags 3 Uhr. [Schluß-Course.] 3proc. Rente 54, 60. Anleihe de 1871 86, 35. Anleihe de 1872 87, 47½. Ital. 5proc. Rente 62, 55. do. Tabaksactien 812, 50. Franzosen (gestempelt) 742, 50. do. neue —, —. Oesterr. Nordwestbahn —, —. Lomb. Eisenbahn-Actien 421, 25. do. Prioritäten 255, 50. Türken de 1865 54, 40. do. de 1869 320, 00. Türkenloose 169, 50. Fest.

London, 15. Mai, Nachmittag 4 Uhr. Bankauszahlung 110,000 Pfund Sterling. Consols 93⁵/₁₆. Italienische 5procentige Rente 61¹⁵/₁₆. Lombarden 16⁹/₁₆. 5procentige Russen de 1871 93¾. 5proc. Russen de 1872 94. Silber 59¾. Türk. Anleihe de 1865 53¼. 6proc. Türken de 1869 61¼. 9proc. Türken-Bonds — —. 6proc. Verein. St. pro 1882 90⅝. Oesterr. Silberrente —. Oesterr. Papierrente —.

Frankfurt a. M., 15. Mai, Nachmittags 2 Uhr 30 Min. [Schluß-Course.] Lond. Wechsel 116¾. Pariser do. 91⅛. Wiener do. 102¼. Franzosen *) 338. Hess. Ludwigbahn 162. Böhmische Westbahn 230. Lombarden*) 192½. Galizier 220. Elisabetbahn 244. Nordwestb. 220½. Oregon 29. Creditactien *) 297. Ruff. Bodencredit 90. Russen 1872 90. Silberrente 63⅝. Papierrente 60. 1860er Loose 92. 1864er Loose 168¾. Raab-Grazer 79. Amerikaner de 82 95. Darmst. Bank 429¾. Deutsch-österr. Bank 106. Prov.-Disconto-Gesellschaft 140. Brüsseler Bank —. Berliner Bankverein 119¾. Frankf. Bankverein 121⅝. do. Wechslerbank 87⅞. Nationalbank 980. Meininger Bank 129¼. Schiff'sche Bank 220. Hahn Effectenbank 119¼. Continental 106⅞. Süddeutsche Immobilien-Gesellschaft 116½.

Günstiger Medioverlauf, für gute Adressen Geld leicht. Stimmung schwankend, doch zur Festigkeit geneigt.

Nach Schluß der Börse Creditactien 296½, Franzosen 337½ Lombarden 191¾. Silberrente 63⁹/₁₆.

*) per medio resp. per ultimo.

Frankfurt a. M., 15. Mai, Abends. [Effecten-Societät.] Amerikaner 96. Creditact. 297,50. Staatsbahn 338,50. Lombard. 193. Galizier 220. 1860er Loose 91¾. Silberrente 63⅞. Antwerp. Bank — Hahn'sche Effektenb. —. Papier-Rente —.

Bankactien 1001. Fest, Course per Comptant.

Hamburg, 15. Mai, Nachm. (Schluß-Course.) Hamb. Staats-Pr. Anl. 101. Silberrente 63¼. Oesterr. Creditactien 250. do. 1860er Loose —. Nordwestbahn —. Franzosen 720. Raab-Grazer —. Lombarden 415. Italienische Rente 60. Vereinsbank 119. Hahn —. Laurahütte 224. Commerzbank 105½. Nordd. Bank 160. Prov.-Disc.-Bank 135. Anglo-deutsche Bank 89. do. neue 90. Dänische Landmannbank —. Dortmunder Union 145. Wiener Unionbank —. 64er Russ. Präm. Anleihe —. 66er Russ. Pr.-Anleihe —. Amerikaner de 1882 90½. Disconto 6½ pCt. Sehr unregelmäßiger Geschäft.

Hamburg, 15. Mai. [Getreidemarkt.] Weizen und Roggen loco fest, beide auf Termine fester. Weizen Mai-Juni 126pfd. pr. 1000 Kilo netto 263 Br., und Gd., pr. Juli-August pr. 1000 Kilo netto 252 Br., und Gd., pr. Septbr.-October 126pfd. pr. 1000 Kilo netto 241 Br., 240 Gd. Roggen pr. Mai-Juni 1000 Kilo netto 164 Br., 163 Gd., pr. Juli-August 1000 Kilo netto 163 Br., 162 Gd., pr. Septbr.-October 1000 Kilo netto 163 Br., 162 Gd. Hafer und Gerste unverändert. Rüböl still, loco 35 Br., pr. Mai 23⅝, pr. Octbr. pr. 200 Pfd. 72. Spiritus still, pr. Mai 100 Liter 100% 42¼, pr. August-September 46, pr. September-October 45½. Kaffee fest, aber ruhig; Umsatz geringer. Petroleum matt, Standard white loco 16, 50 Br., 16, 25 Gd., pr. Mai 16, 25 Gd., pr. August-December 17, 20 Gd. — Wetter: Kalt.

Hamburg, 15. Mai, 8 Uhr 30 Min. [Abendbörse.] Oesterr. Silber-Rente 63½. Oesterr. Credit-Actien 249,50 a 255 a 254. Franzosen —. Lombarden 417. Italiener 60. Bergisch-Märkische —. Cöln-Mindner —. Rhein. Eisenb.-St.-Actien —. Commerzbank 105,50. Norddeutsche Bank —. Internationale Bank —, —. Anglo-Deutsche Bank 89. Laurahütte 224. Dortmunder Union —. Amerikaner 90½. Oesterr. Staatsbahn 722 a 725. Nordwestbahn —. Fest.

Dresden, 15. Mai, Nachmittags 2 Uhr. Creditactien 166½. Lomb. 118¾. Silberrente 62¼. Sächsische Creditbank 108. Sächsische Bank (alte) 146. do. (junge) 137½. Leipziger Credit 167. Dresdener Bank 95. Dresdener Wechslerbank 105. Dresdner Handelsbank 79. Sächsischer Bankverein 90. Oesterr. Noten 87¾. Lauchhammer 103. Matt.

Liverpool, 15. Mai. Vormittags. [Baumwolle.] (Anfangsbericht.) Muthmaßlicher Umsatz 12,000 Ballen. Fest. Tages-Import 2000 B., davon 1000 B. amerikanische.

Liverpool, 15. Mai. (Mittags-Bericht.) Umsatz 15,000 Ballen. Speculation und Export 3000 Ballen. — Fest.

Middl. Orleans 9³/₁₆, middl. amerikanische 8⅞, fair Dhollerah 6³/₁₆, middl. fair Dhollerah 5⅜, good middl. Dhollerah 4⅞, middling Dhollerah 4, fair Bengal 4, fair Broach —, new fair Domra 6⁵/₁₆, good fair Domra 6¹³/₁₆, fair Madras —, fair Pernam 9½, fair Smyrna 7, fair Egyptian 9¾. Amerikanische —.

Köln, 15. Mai, Nachmittags 1 Uhr. [Getreidemarkt.] Weizen höher, hiesiger loco 9, 20, fremder loco 9, 5, pr. Mai 9, 3½, pr. Juli 8, 28, pr. Novbr. 8, 1. — Roggen besser, loco 5, 20, pr. Mai 5, 13, pr. Juli 5, 18, pr. Novbr. 5, 20. — Rüböl fester, loco 12, pr. Mai 11⁷/₂₀, pr. October 12½. Leinöl loco 12½. Wetter: Rauh.

Paris, 15. Mai, Nachmittag. [Productenmarkt.] Rüböl fest, pr. Mai 94, 75, pr. Juli-August 95, 50, pr. September-Decbr. 96, 75. — Mehl ruhig, pr. Mai 73, 75, pr. Juni 74, 25, pr. Juli-August 75, 25. Spiritus pr. Mai 52, 75. — Wetter: Schön.

Glasgow, 15. Mai. Roheisen. Mixed numbers warrants 116 Sh.

Antwerpen, 15. Mai, Nachm. 4 Uhr 30 Min. [Getreidemarkt] (Schlußbericht.) Weizen fest. Roggen steigend, französischer 21½. Hafer selten, Königsberg 20¾. Gerste begehrt.

Antwerpen, 15. Mai. [Petroleummarkt.] (Schlußbericht.) Raffinirtes, Type weiß, loco 40½ bz., 41 Br., pr. Mai und pr. Juni 40½ Br., pr. September 43½ Br., pr. September-December 44½ Br. Ruhig.

Amsterdam, 15. Mai, Nachm. 4 Uhr 30 Minuten. [Getreidemarkt.] (Schlußbericht.) Weizen pr. Mai 388, pr. October 360. Roggen pr. Mai 199½, pr. October 205½.

Bremen, 15. Mai. Petroleum behauptet, Standard white loco 16 Mk. 25 Pf.

Posen, 15. Mai. [Producten-Bericht von Lewin Berwin Söhne.] Roggen: (pro 1000 Kilogramm) fest. Kündigungspreis 55½. Gek. — Wspl. Mai 55½ bez. u. G., Mai-Juni 55 bez. u. G., Juni-Juli 55 bez. u. G., Juli-August 53½ bez. u Br., August-September 53 Br. u. G., Herbst 52¼ bez. u. G. — Spiritus (pro 10,000 Liter %) fester. Kündigungspreis 17⅞. Gek. — Liter. Mai 17⁷/₁₂ bez. u. G., Juni 17⅞ bez. u. G., Juli 18⅙ bez. u. G., August 18⅓—18⁵/₁₂ G., September 18¼ G., October —.

Posener Markt-Bericht. Weizen: begehrt, pro 1050 Kilogramm feiner 95—100 Thlr., mittel 85—90 Thlr., ordinär und defect 75—80 Thlr. — Roggen: gefragt, pr. 1000 Kilogr. feiner 56—58 Thlr., mittel 53—55 Thlr., ordinär 50—52 Thlr. — Gerste: höher bezahlt, pr. 925 Kilogr. feine 51—54 Thlr., mittel und ordinär 46—49 Thlr. — Hafer: beachtet, pr. 625 Kilogramm feiner 30—33 Thlr., mittel u. defect 27—29 Thlr. — Erbsen: unverändert, pro 1125 Kilogramm, Koch-Erbsen 50—54 Thlr., Futter-Erbsen 46—48 Thlr. — Lupinen: preishaltend, pr. 1125 Kilogr. gelbe 33—37½ Thlr., blaue 28—31 Thlr. — Wicken: matt, pr 1125 Kilogr. 38—40 Thlr. — Oelsaaten: pr. 50 Kilogr. Raps — Thlr. Rips — Thlr. — Leinsaamen: ohne Umsatz, pro 50 Kilogr. 75—85 Thlr., — Klee matt, weiß 10—20, roth 12—18 Thlr. — Buchweizen: geschäftslos, pr. 75 Kilogramm 46—50 Thlr. — Feinste Waaren über Notiz. — Wetter: Regnerisch.

Verantwortlicher Redacteur Dr. Stein. (In Vertretung: Dr. Weis.)
Druck von Graß, Barth u. Comp. (W. Friedrich) in Breslau.